

1974

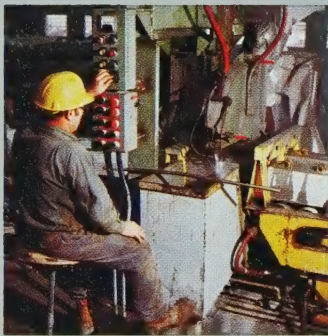
AR38



Annual Report







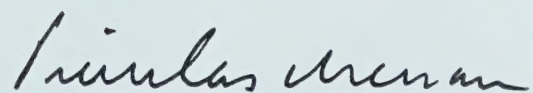
Getting Set for Tomorrow. CN expects an increase in its transportation workload over the next few years and is making sure that its physical plant is equal to the task. A number of programs involving advanced techniques and heavy capital expenditure are symbolized, overleaf, in the picture of concrete ties being laid for a section of new double track. Stages in the manufacture of the ties by a Canadian firm are shown above. Top row: pouring concrete into forms containing tensioned steel reinforcing wire, cutting the ties apart after curing. Bottom row: lifting from the forms and finishing the end.



March 31 1975

To The Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Canada

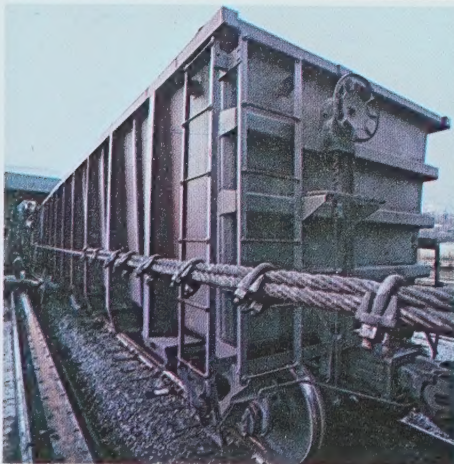
Dear Mr. Minister:
The Board of Directors submits hereunder the
Annual Report of Canadian National Railways
for the year 1974.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Pierre Taschereau". The signature is fluid and cursive, with the first name "Pierre" being more prominent and the last name "Taschereau" written in a continuous, flowing script.

Pierre Taschereau, Q.C.
Chairman

The exporting of bulk commodities through major Canadian ports will account for an increasing amount of CN's business in the immediate future. Main picture shows cargo transfer from train to ship in a smoothly automated operation. Lower

photos show how coal unit trains arrive at the terminal, move continuously through unloading facilities and return immediately to the mines for another load.



	1974	1973
	In Millions	
Financial		
Gross revenues	\$1,913.4	\$1,566.7
Railway operating revenues	1,726.0	1,400.8
Net income before interest on debt	51.9	48.5
Net interest on debt	89.6	69.8
Deficit	37.7	21.3

Traffic		
Revenue ton miles — carload (millions)	67,011	62,174
Express shipments handled (thousands)	8,395	8,206
Revenue piggyback trailers handled	90,596	62,846
Import-export containers handled	169,017	165,040
Revenue passenger miles (millions)	1,340.1	1,194.1

Employees		
Average number of employees	84,436	81,700
Average annual earnings per employee	\$12,385	\$10,851

	In Millions	
Capital		
Total expenditures	\$ 280.1	\$ 194.5
Capital value of leased rolling stock acquired	\$ 101.9	\$ 111.6

4	Board of Directors and Officers
5	Review of the Year and Report by Sectors
14	Commentary
15	Companies included in the CN System
16	Consolidated Balance Sheet
18	Notes to Consolidated Financial Statements
20	Consolidated Income Statement
21	Statement of Changes in Financial Position
22	Pension Trust Funds — Statement of Financial Position
25	A 25-year Synoptical History of the CN

Board of Directors

D. A. Anderson, Q.C.
Toronto

C. A. Curtis, Ph.D., F.R.C.S.
Kingston (until January 16, 1974)

Pierre Des Marais II
Montreal

Austin E. Hayes
Halifax

J. S. Hinds
Sudbury (effective January 17, 1974)

L. C. L. Jolivet
Vancouver (effective January 17, 1974)

W. C. Koerner, C.C., LL.D.
Vancouver (until January 16, 1974)

C. Kroft
Winnipeg

N. J. MacMillan, C.C., Q.C., LL.D.
Montreal (until April 10, 1974)

André Monast, Q.C.
Québec

H. C. Pinder
Saskatoon

Ewart A. Pratt
St. John's, Nfld.

Yves Pratte, Q.C.
Montreal

Pierre Taschereau, Q.C.
Montreal (effective April 11, 1974)

W. J. Vancise
Regina

Officers

P. Taschereau, Q.C., Chairman

R. A. Bandeen, Ph.D., President and
Chief Executive Officer

M. Archer, Senior Vice-President, Toronto

C. F. Armstrong, Vice-President Mountain Region,
Edmonton

W. H. Bailey, Vice-President Purchases and Stores

D. W. Blair, Vice-President Atlantic Region, Moncton

C. T. Cameron, Vice-President Personnel and
Labour Relations

G. C. Campbell, Vice-President Passenger
Marketing

J. L. Cann, Vice-President Operations and
Maintenance

H. J. Clarke, Vice-President and General Manager
Telecommunications, Toronto

J. G. Cormier, Vice-President Public Relations

W. R. Corner, Vice-President Accounting

E. J. Denyar, Vice-President Finance

J. M. Duncan, Vice-President Law

J. C. Gardiner, Vice-President

J. Gratwick, Vice-President Research and
Development

A. H. Hart, Q.C., Senior Vice-President, Vancouver

K. E. Hunt, Vice-President Great Lakes Region,
Toronto

George Lach, Vice-President, Assistant to Chairman
and Secretary of the Company

R. R. Latimer, System Vice-President Marketing

R. E. Lawless, Vice-President Freight Marketing

J. W. G. Macdougall, O.B.E., Q.C., Executive
Vice-President

Y. H. Masse, Vice-President Management Services

W. D. Piggott, System Vice-President

J. H. Richer, Executive Vice-President

J. F. Roberts, Vice-President St. Lawrence Region,
Montreal

J. H. Spicer, System Vice-President Planning and
Administration

S. D. H. Thomas, Comptroller

J. L. Toole, Vice-President, Chairman CN Investment
Division

A. R. Williams, Vice-President Prairie Region,
Winnipeg

Against a background of expansion in the business activity of Canadian National, the past year was one of accomplishment and some disappointment.

The net results of operations for 1974 and 1973 on a sector basis are shown below.

	1974	1973
	In Millions	
Canadian Rail	\$12.6	\$12.3
U.S. Rail	7.1	6.5
Telecommunications	18.2	17.0
Hotels	4.4	4.4
Trucking companies	4.4	3.4
All other income	5.2	4.9
Net income before interest on debt	\$51.9	\$48.5
Net interest on debt	89.6	69.8
Deficit	\$37.7	\$21.3

During the year the Company handled record amounts of rail traffic and realized substantial gains in revenues from carload, express, intermodal and passenger services. As a result, the net income from rail operations improved slightly. The non-rail sectors of CN also reported generally higher levels of business activity and improved net results.

Despite increased business and higher revenues the over-all financial results were disappointing, reflecting continuing inflation and the fact that the ability of the Company to take freight rate action in response to inflationary cost pressures was limited by the freeze on freight rates in Canada.

The marked increase in interest on debt was due largely to higher rates of interest on refinancing matured bonds and Government loans. In addition, interest of \$5.5 million was charged for the first time on a \$100-million Government loan, formerly the "Newfoundland Debenture", which had previously been interest free.

Canadian Rail

The workload performed by Canadian Rail increased substantially in 1974 over the previous year. Revenue carload freight carried reached 109.6 million tons, an increase of 4.6%.

The following table compares the results of Canadian Rail operations for 1974 and 1973:

	1974	1973
	In Millions	
Railway operating revenues	\$1,482.4	\$1,196.1
Railway operating expenses	1,469.8	1,183.8
Net railway operating income	\$ 12.6	\$ 12.3

Net railway operating income of Canadian Rail improved slightly over the previous year. There were substantial increases in both revenues and expenses, reflecting the increased workload, rate action in areas not subject to the rate freeze, cost increases due to inflation and the effect of the 1973 railway strike on revenues and expenses in that year.

The improvement in net income was less than had been budgeted. This was due in part to the freight rate freeze which prevented adequate recovery of rapidly escalating costs. The compensation from the Government for this restriction (\$71.6 million) fell short of the estimated penalty to the Company.

Revenues of \$1,482.4 million represented an improvement of 23.9% over 1973.

The distribution of revenues and a comparison with 1973 are given in the following table:

	1974	1973
	In Millions	
Carload freight services	\$1,078.8	\$ 889.0
Express services	104.3	84.7
Intermodal services	90.0	67.7
Passenger services	78.6	55.4
All other services	6.2	5.7
Payments under the Railway Act	124.5	93.6
Total	\$1,482.4	\$1,196.1

Carload freight services revenues improved because of increases in carryings and in rates not subject to the rate freeze. The increased volume of traffic was due to tonnage and longer haul. However, the 1973 strike had some effect on the comparative improvement.

Express revenues of \$104.3 million represented an increase of 23.1% over the previous year. Most of this increase came from surface express through rate action and volume. The volume change was influenced by the 1973 strike.

Intermodal transportation continues to grow and an Intermodal Sales Group was established to market a total transportation package — equipment, service, price — now offered by CN. The number of revenue piggyback trailers handled went from 56,627 in 1973 to 80,331. Piggyback revenues at \$41.7 million showed a gain of 38.1%.

Import-export containers handled rose from 163,504 to 166,109 and revenues from this traffic reached \$32.6 million, an increase of 27.3% over 1973. Part of the increase in revenues came from rate action, but a significant share is represented by longer haul and by more business.

Passenger services revenues of \$78.6 million represented an increase of \$23.2 million, or 41.9% over the previous year, and were the highest since 1967.

Revenue increases were produced by a marked improvement in travel in Southwestern Ontario where additional services were introduced; also by the re-introduction of the Turbo service; increased U.S. visitors to Canada; higher fares of competing modes; increased private automobile costs, and pricing action in the late fall of 1973 and April 1974. The 1973 strike also influenced the revenue increases.

Railway operating expenses increased by \$286.0 million or 24.2% over 1973. This reflects the inflationary pressure of additional expenses which included \$100.8 million for wage award costs and \$94.5 million for locomotive fuel, materials and other inflated costs. The operating ratio of expenses to revenues increased to 99.2 from 99.0 the previous year.

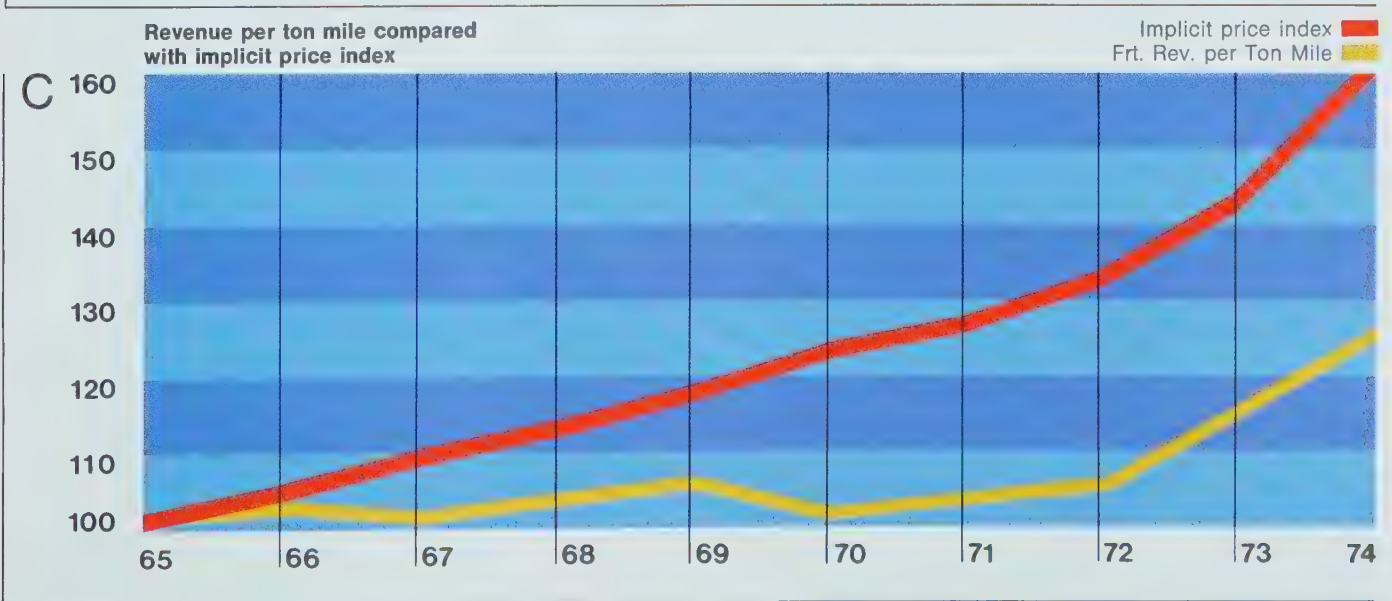
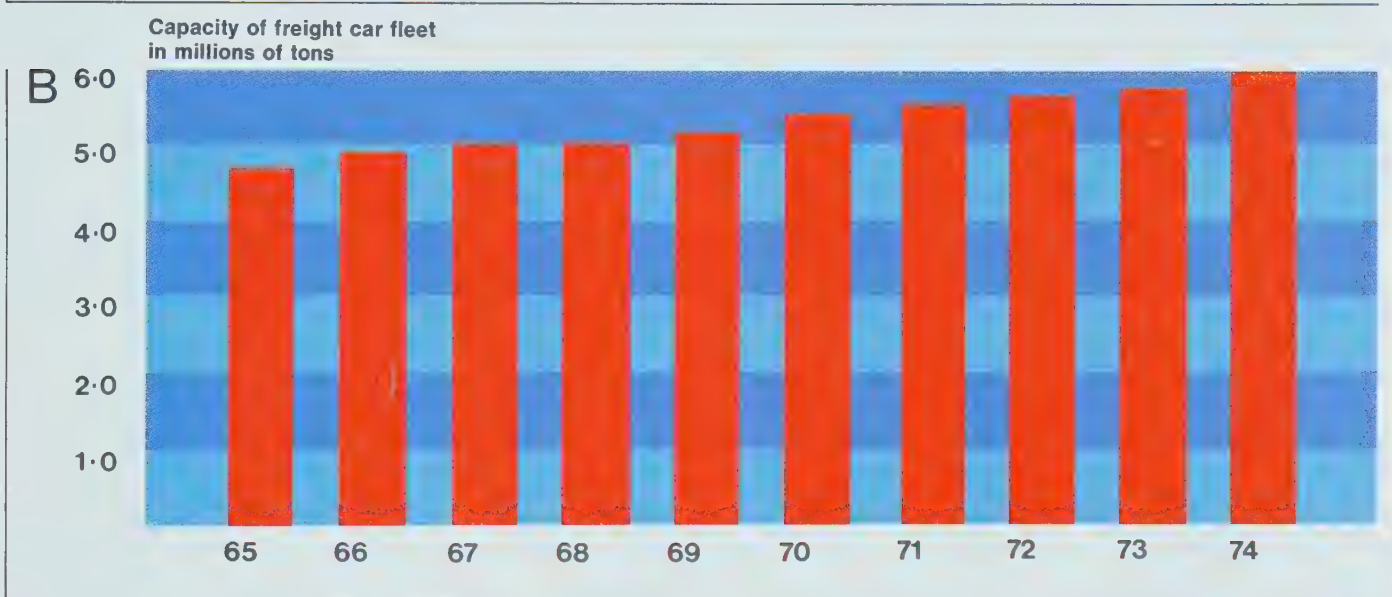
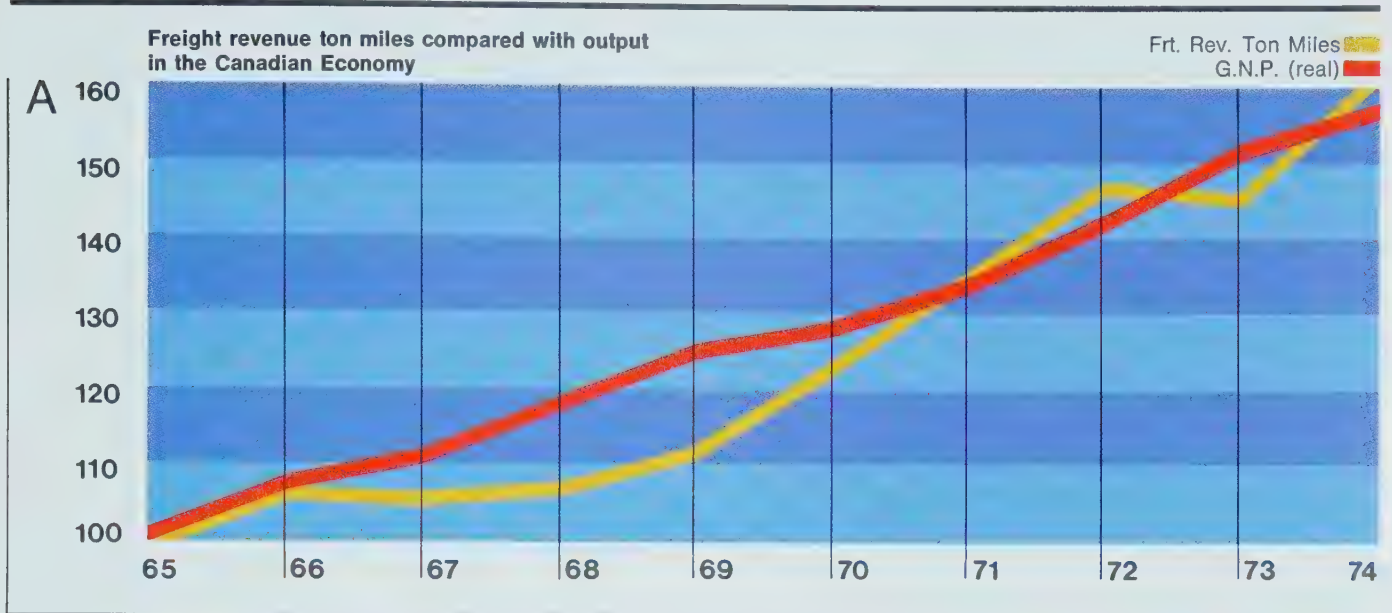
Capital expenditures for Canadian Rail totalled \$211.9 million, an increase of \$79.9 million. This increase reflects CN's thrust to improve the basic plant and provide the additional capacity to handle the higher traffic levels which are being projected. Expenditures in 1974 included \$136.6 million for road property. Work under this category included the laying of 480 miles of new rail; tie and ballast programs costing \$16.4 million; double-tracking the main line between Winnipeg and Portage la Prairie; a main line diversion and new passenger station at Kingston; yard expansion at Port Mann; expansion of centralized traffic control; and purchase of road and shop machinery.

A total of 4,272 new freight cars were delivered to Canadian Rail in 1974. Of these 1,253 were purchased and 3,019 acquired on long-term leasing arrangements. These included box cars, covered hoppers for potash and general service, gondola cars for general service, woodchip cars, piggyback and container flats for intermodal service and depressed flats for transformers and heavy machinery service. A total of 165 new locomotives were added to the fleet. Of these, 32 were purchased and 133 leased.

Canadian Rail paid \$53.1 million in municipal, provincial and other taxes, or grants in lieu of taxes, in 1974. In 1973 the figure was \$43.2 million.

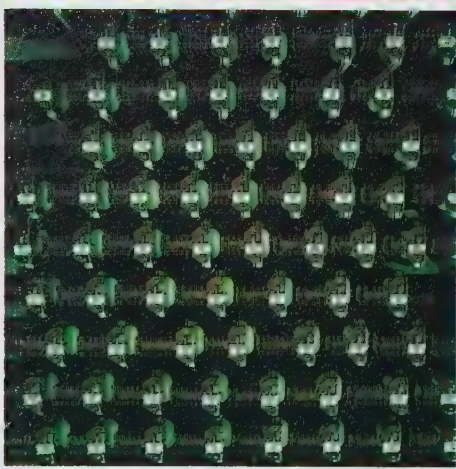
Chart "A" shows that CN's volume of business has been running ahead of the G.N.P. in recent years. Chart "B" shows that this was achieved through more efficient utilization of an increased fleet capacity.

Chart "C" shows the dampening influence on the financial results of modest increases in freight rates relative to the price index.



Turbo symbolizes the intercity passenger service Canadians want, and are using in ever-increasing numbers. Back-up systems include Centralized Traffic Control, illustrated in three lower photos.

Train dispatchers make decisions, and actuate banks of relays which in turn operate switches and signals miles away.



U.S. Rail

The number of employees on Canadian Rail averaged 69,308 compared with an average of 66,905 in 1973.

Pension costs charged to Canadian Rail operations in 1974 were \$81.1 million compared with \$77.0 million in 1973.

Among pension improvements made during the year was a 4% increase for pensioners who retired on or before December 31, 1973. A similar increase was applied to widows of deceased pensioners and of deceased employees. Changes were made to the 1959 Plan rules which will ease the eligibility requirements under which certain types of pensions are granted. Changes which will help employees absent due to sickness or injury were also made.

During the year an Industrial Inquiry Commission was set up by the Minister of Labour to look into railway pension plans. At year-end hearings were scheduled for early in 1975.

There was a significant change in the procedure for collective bargaining for Canadian railways in 1974 and there was also a welcome change in the time taken to reach agreement. Labour negotiations to renew contracts, most of which expired December 31, 1974, were conducted for the first time on a common-front basis with the associated non-operating unions, the federated shop craft unions, the United Transportation Union, and the Brotherhood of Locomotive Engineers. Agreement was reached well before the expiry of existing contracts.

In addition to wage increases for 1975, the one year settlement increased fringe benefits, made the 2%-a-year pension formula fully effective and provided for a lump sum payment to cover increases in the cost of living in 1974.

Implementation of TRACS, a real-time computer-based traffic reporting and control system, and of WIN, the waybill information network of TRACS, made good progress during the year. TRACS is now providing considerable information to assist in the day-to-day operation of the railway and the completed program is expected to give CN one of the most advanced traffic reporting and control systems in the world railway industry. It will provide more current data to shippers and will facilitate productivity improvement in car utilization.

U.S. Rail produced a net income of \$7.1 million representing an improvement of 9.2% over the previous year. Freight rate increases allowed by the U.S. authorities combined with manpower reductions to more than offset the effects of inflationary cost pressures and a lower volume of automobile traffic on the Grand Trunk Western Railroad.

The following table compares 1974 and 1973:

	1974	1973
	In Millions	
Railway operating revenues	\$141.2	\$133.0
Railway operating expenses	137.0	129.7
Net railway operating income	\$ 4.2	\$ 3.3
Other income	2.9	3.2
Net income	\$ 7.1	\$ 6.5

Operating expenses of U.S. Rail increased by \$7.3 million or 5.6% over 1973. Wage awards and higher taxes accounted for \$6.9 million of this increase. The operating ratio improved by 0.5 over the previous year to 97.0. The freedom to index tariffs in the U.S. to the inflationary fuel costs contributed to this achievement.

Capital expenditures totalled \$11.1 million, an increase of \$3.6 million over the previous year. Expenditures included \$6.8 million for improvements and additions to trackage and other road property. A total of 324 new freight cars were delivered of which 109 were purchased and 215 leased.

The average number of employees on U.S. Rail was 5,324, a decrease of 282 from the 1973 average of 5,606.

Telecommunications

Net income from Telecommunications services was \$18.2 million, an increase of \$1.2 million, or 7.1% over the previous year.

Operating results for 1974 and 1973 are compared below:

	1974	1973
	In Millions	
Revenues	\$102.0	\$ 92.4
Expenses	84.1	75.7
Net operating income	\$ 17.9	\$ 16.7
Other income	0.3	0.3
Net income	\$ 18.2	\$ 17.0

Total revenues amounted to \$102.0 million including \$90.0 million from commercial services, an increase of \$9.6 million or 10.4% over the previous year.

Operating expenses increased by \$8.4 million or 11.1% over 1973. Of the \$8.4 million increase in operating expenses, \$4.0 million represented wage award costs.

During the year CNT received approval from the Canadian Transport Commission for an 11% increase in rates for telegrams as well as certain increases for equipment and circuitry rentals and installation charges.

The average number of employees in Telecommunications services was 4,060 compared with 3,912 in 1973.

Hotels

Hotel operations produced a net income of \$4.4 million, a figure unchanged from the previous year. However, the 1973 net income included \$0.4 million non-recurring profit on the sale of real estate.

The following table shows operating results for 1974 and 1973.

	1974	1973
	In Millions	
Revenues	\$73.7	\$67.9
Expenses	69.3	63.9
Net income	\$ 4.4	\$ 4.0
Sale of land	—	0.4
Net hotel income	\$ 4.4	\$ 4.4

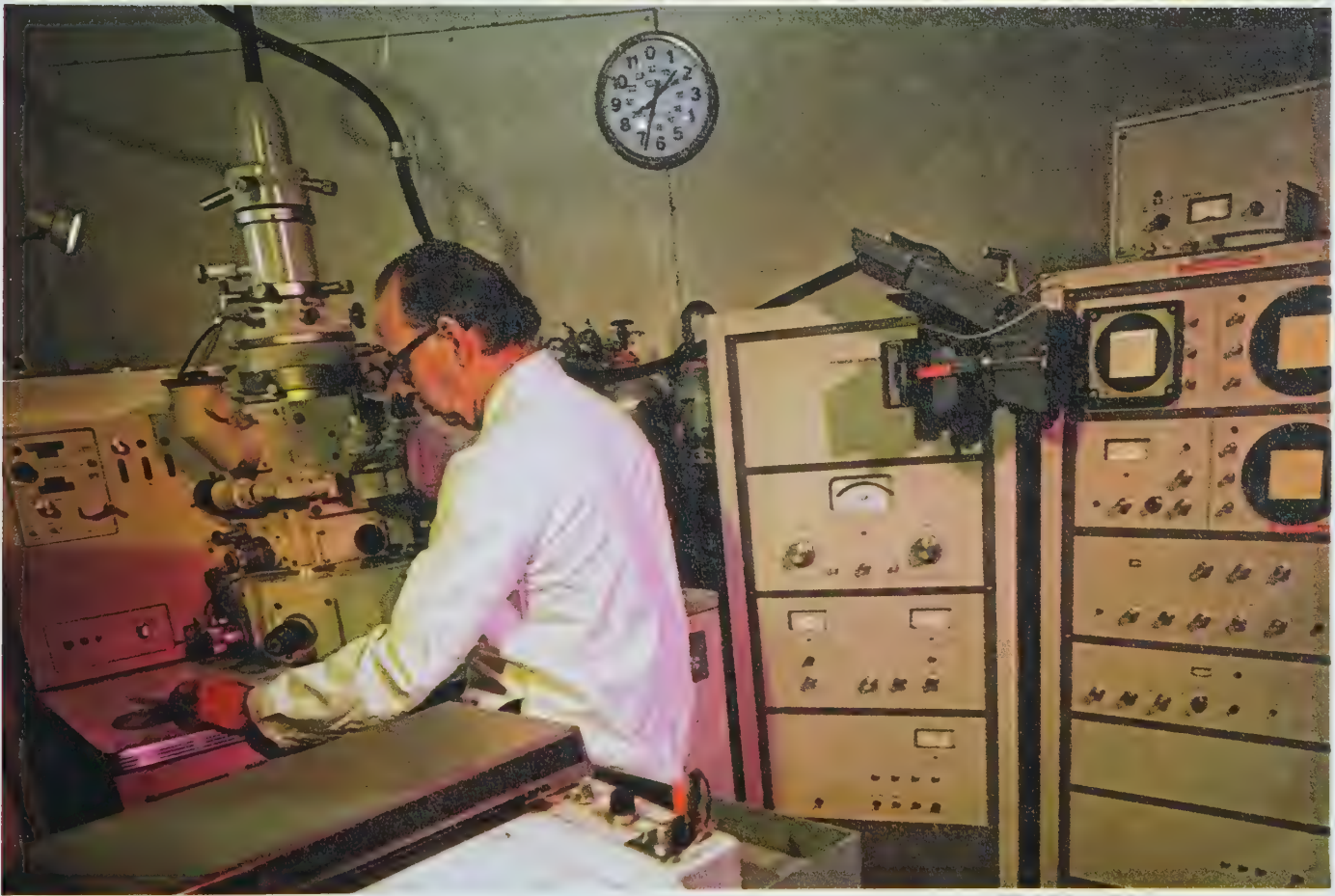
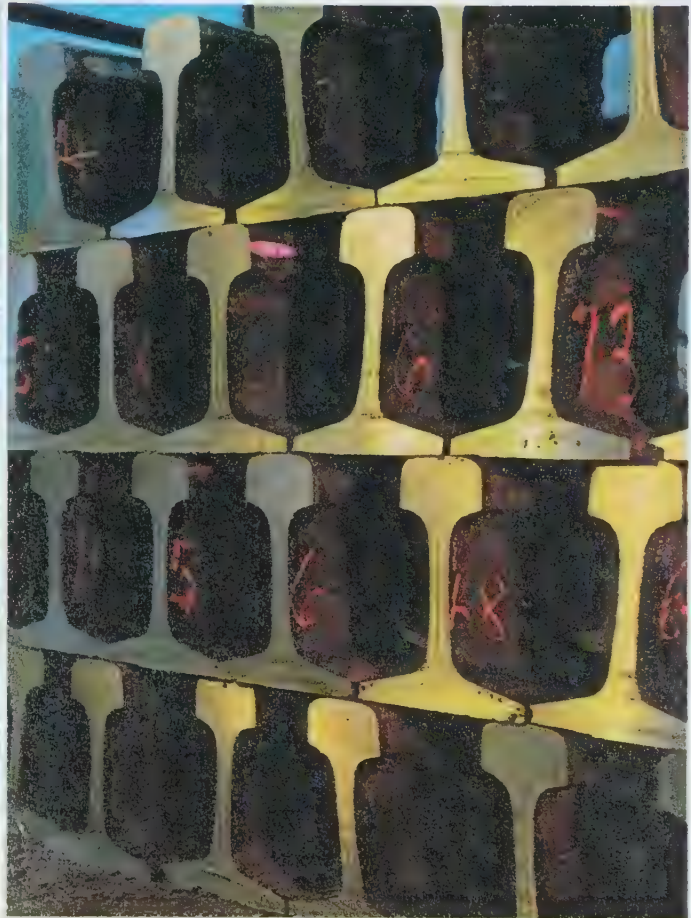
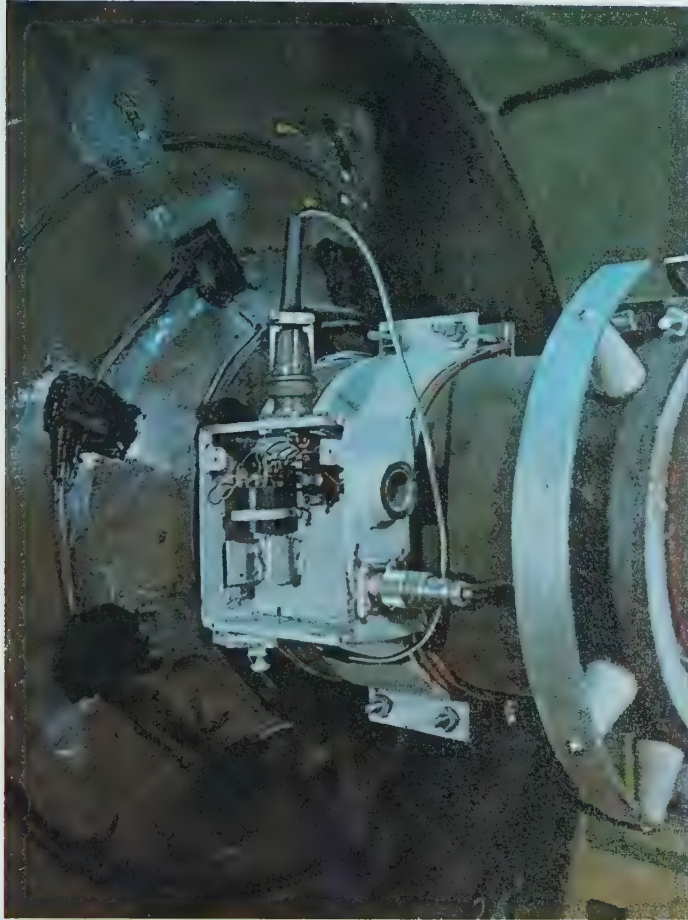
Improvement in revenues and net income resulted from increased occupancy at St. John's, Moncton and Jasper as well as general room rate increases and higher menu prices. Intensive competition at Halifax, Ottawa and Winnipeg resulted in lower occupancy at these locations and returns from the Hotel Vancouver were also down.

A total of \$4.1 million was invested in additions and replacement of furnishings and equipment in CN hotels in 1974.

Over a period the Company has had under review its policy with respect to its hotel operations and, during the year, decided, in the light of changed conditions, to explore the feasibility of making new arrangements concerning its hotel interests. Accordingly moves aimed at withdrawal by CN from operation, but not ownership, of CN hotels were initiated. These moves are subject to the necessary approvals and to satisfactory terms, including, among other matters, the protection of the employees concerned and the maintenance of the Canadian character of the hotels.

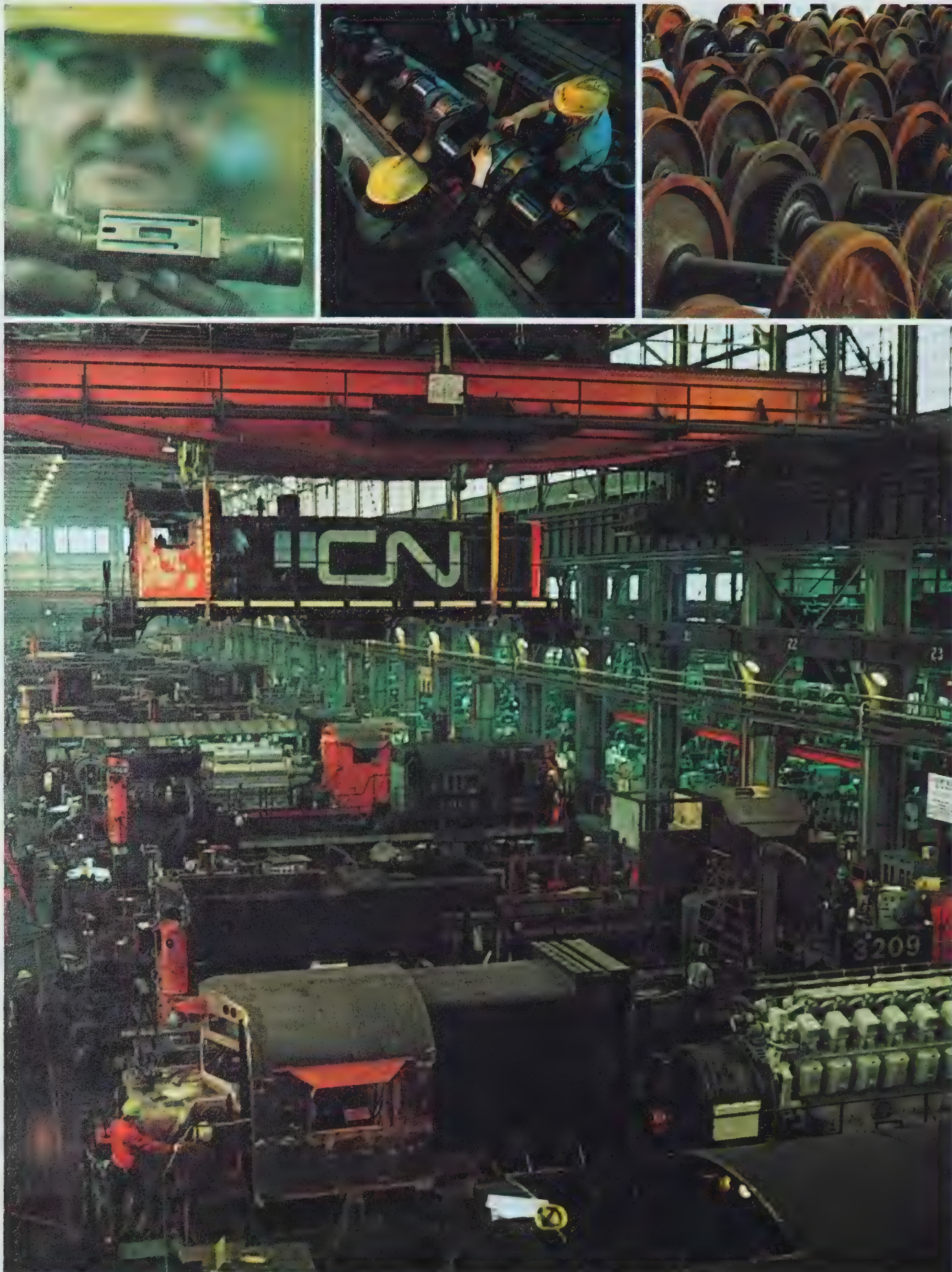
Future expansion depends on research now. A wheel set, upper left, equipped with sensors, measures the peak forces exerted between wheel and rail. Sections of welded rail, right, are brought into the Technical Research Centre for examination

of the integrity of typical welds. Below, an electron microprobe is employed to investigate variances in rail structure. These studies help CN adjust its fixed plant to a heavier workload.



Skilled people at maintenance facilities across the system keep locomotives and cars operating at peak efficiency. Upper left, the simple-looking AB brake slide valve is vital to the control of mile-long trains. Center, a finely-machined

crankshaft is fitted into a diesel engine undergoing repairs. Right, wheels make the railway go round. These wait their turn to serve. Below, a rebuilt yard switcher locomotive rides the crane before being lowered onto its trucks.



Trucking Companies

CN's separately operated trucking companies produced a net income before interest of \$4.4 million, an increase of \$1.0 million or 29.4%.

The 1974 and 1973 results are compared below:

	1974	1973
	In Millions	
Revenues	\$68.0	\$57.1
Expenses	64.2	54.1
Net operating profit	\$ 3.8	\$ 3.0
Other income	0.6	0.4
Net income before interest	\$ 4.4	\$ 3.4

The increase in the net income resulted from expanded business, rate increases and sale of property.

All Other Income

All other income of the CN System amounted to \$5.2 million in 1974, an improvement of \$0.3 million over 1973. The following comparative table shows the major elements included:

	1974	1973
	In Millions	
Rent income	\$6.7	\$6.7
Interest income	3.6	2.4
Equity in net income of affiliated companies	3.1	0.2
Profit on sale of land	2.5	2.7
Interest expense	(9.3)	(3.3)
Other (net)	(1.4)	(3.8)
Total	\$5.2	\$4.9

The increase in interest expense was due to increased short-term borrowings at current high rates of interest. The increase in borrowings was necessary to finance the operations of the Company pending receipt of Government payments which came late in the year.

Real Estate developments were under way during the year at Peterborough, Ontario; Bridgewater, N.S.; Rivière-du-Loup, Québec; Halifax; and Edmonton. Studies and consultations affecting developments in Winnipeg and Toronto also continued.

Research and Development. An aggressive program of research included the development of a simulator for the training of locomotive engineers and a positive traction control device to improve the efficiency of locomotives. Action was taken to extend the commercial development of the results of CN research.

As part of its continuing effort to combat air and noise pollution and prevent the contamination of natural water supplies, the Company joined the National Emergency Equipment Location System (NEELS), sponsored by the federal Department of the Environment, which employs a national computer system to locate pollution-fighting equipment.

The international consulting services organization for Canadian National and Air Canada increased its revenues and achieved a net income of \$0.5 million during the year. Work continued on a number of important projects in Africa, Asia and South America.

CANALOG Logistics Limited, another consulting group, conducted research in pipeline and railway logistics in the Canadian North.

An important part of CN activities during the year was the development of policies and programs geared to current and anticipated changes in the economic and social environment in which the Company operates.

In the Speech from the Throne the Federal Government proposed new national transportation programs that could profoundly affect the future of CN and other elements of the Canadian transportation industry. CN responded positively. The Company expressed pleasure at the emphasis laid on the importance of transportation to the future of Canada and welcomed the opportunity to participate in planning and in action designed to produce the modern, safe, efficient and co-ordinated transportation system envisaged in the Throne Speech.

A Strategic Rail Group comprised of senior officers charged specifically with developing ways and means of co-ordinating CN's long-range planning with that of Government and other parties involved in transportation was set up early in the year. Through this group and through the other departments of the Company, CN has been co-operating with Government in its review of transportation, providing expertise in various aspects of transportation as well as statistical and other information.

On its own initiative during the year, CN developed proposals designed to produce fundamental improvements in grain transportation and rail passenger services in Canada. The Company regards such improvements as being urgently required in the national as well as its own interests.

The proposals in regard to the system of gathering and distribution of Canada's grain crop were developed for presentation to Government and the Canada Grains Council. In 1974 CN carried 11.7 million tons of grain for export and domestic use, about the same as in the previous year. Inefficiencies inherent in the present out-moded gathering and distribution system add substantially to the costs incurred by CN in carrying grain. Losses stemming from this factor and from the inadequacy of Crowsnest grain rates are mounting year by year. This is having serious adverse effect on the financial position of the Company and on its capacity to move grain with maximum efficiency.

The need of Canadians for more and better passenger services is also putting an increasingly heavy financial burden on CN, and on the Canadian taxpayer. CN's passenger revenues in 1974 were substantially higher than in the previous year but expenses also increased. The result was a deficit on CN intercity passenger trains, before receipt of Government subsidies, of \$146.4 million, up by \$26.7 million over 1973. Statutory subsidies cover only 80% of CN's losses on intercity passenger services and do not assist the Company to generate the capital necessary to improve and expand the services.

Against this background CN has developed and presented to Government proposals for an integrated and improved national passenger services network designed to make more efficient use of all the experience, technical expertise and financial resources available.

Accident prevention and safety continued to be a matter of concern to the Company. About 14,000 operating employees and supervisors took part in courses across the System and computerized reporting programs were developed that are increasing understanding of why accidents happen and indicating ways to prevent them. In addition, continuing technical studies are carried on in consultation with the Canadian Transport Commission, with unions and with other bodies. Although the safety record of CN is better than the average for the railway industry as a whole, the Company is not satisfied and is pursuing a vigorous program of improvement.

Outlook. While it is difficult to predict exactly when the economy will resume its expansion, studies indicate continuing growth in CN's workload over the next five years.

Efficient handling of this increased workload will require extensive additions and improvement to the fixed installations and rolling stock of CN. This in turn will require capital expenditure of a very high order.

There tends to be some misunderstanding of the methods by which CN ordinarily finances such capital expenditure. From debate in Parliament and discussion elsewhere it has appeared that CN approaches Parliament annually for authorization of Government loans or grants of many hundreds of millions of dollars for capital expenditure. In fact, CN has financed the expansion of its capacity over the last ten years without resort to long-term borrowing. The capital needed has been generated through depreciation, amortization, salvage, leasing of equipment and through the sale to Government of CN preferred stock.

Management changes. The year was marked by the retirement of Norman J. MacMillan, Q.C., after 34 years of distinguished service to CN and to Canada, during eight years of which he served as Chairman and President of the Company. His service to Canada and the transportation industry was recognized by the award of Companion of the Order of Canada.

Mr. MacMillan was succeeded by Pierre Taschereau, Q.C., as director and Chairman of the Board on April 11, 1974. Robert Bandeen was appointed President and Chief Executive Officer on May 1, 1974.

In January 1974 W. C. Koerner, C.C., LL.D., and C. A. Curtis, Ph.D., F.R.C.S., retired from the Board; Mr. Koerner after 12 years and Dr. Curtis after nine years of valued service.

Mr. L. C. L. Jolivet of Vancouver and Mr. J. S. Hinds of Sudbury were welcomed as the new members of the Board.

The Board thanks all the men and women who make up Canadian National for their contribution — often made under difficult and demanding conditions — to the accomplishments and progress of the Company during the past year.

Pierre Taschereau, Q.C.
Chairman

R. A. Bandeen
President and Chief Executive Officer

Companies included in the Canadian National System

CN Hotels (Moncton) Ltd.
Canadian National Railway Company
Canadian National Express Company
C.N. (France) S.A.
Canadian National Realities, Limited
Canadian National Steamship Company, Limited
Canadian National Telegraph Company
CN Tower Limited
Canadian National Transfer Company
Canadian National Transportation, Limited
The Canadian National Railways Securities Trust
The Canadian Northern Quebec Railway Company
Canac Consultants Limited —
Canac Consultants Limitée
Canalog Logistics Limited
Canat Limited
Chapman Transport Limited
Eastern Transport Limited
The Great North Western Telegraph Company
of Canada
Hoar Transport Company Limited
Husband Transport Limited
Husband International Transport (Ontario) Limited
Husband Transport (Quebec) Limited

Midland Superior Express Limited
The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
The Northern Consolidated Holding Company
Limited
Provincial Tankers Limited
The Quebec and Lake St. John Railway Company
Royal Transportation Limited
Swan River - The Pas Transfer Ltd.
The Toronto-Peterborough Transport Company,
Limited
Central Vermont Railway, Inc.
Central Vermont Transportation Company
Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
Grand Trunk Corporation
Grand Trunk Land Development Corporation
Grand Trunk Leasing Corporation
Grand Trunk - Milwaukee Car Ferry Company
Grand Trunk Western Railroad Company

In addition, the property of the Canadian Government Railways is entrusted to the Canadian National Railway Company as part of the System.

Consolidated Balance Sheet as at December 31

Assets		1974	1973
Current Assets	Cash	\$ 4,036,853	\$ 6,444,078
	Accounts receivable	229,085,990	205,694,025
	Material and supplies	134,078,853	93,328,399
	Other current assets	122,422,954	85,099,170
		489,624,650	390,565,672
Insurance Fund		11,447,871	11,077,967
Investments in Affiliated Companies not Consolidated	Air Canada	382,819,500	382,819,500
	Jointly operated companies	58,920,929	56,270,275
		441,740,429	439,089,775
Property Investment	Road	3,370,890,719	3,223,278,458
	Equipment	1,612,107,615	1,563,177,818
	Other physical properties	209,428,553	189,064,954
		5,192,426,887	4,975,521,230
	Less recorded depreciation	1,547,720,618	1,452,921,933
		3,644,706,269	3,522,599,297
Other Assets and Deferred Charges	Other investments	7,469,798	5,836,559
	Unamortized discount on long term debt	5,898,860	6,801,314
	Other assets	4,283,993	2,590,897
	Deferred charges	38,148,607	30,626,107
		55,801,258	45,854,877
		\$4,643,320,477	\$4,409,187,588

Auditors' Report

To The Honourable The Minister of Transport,
Ottawa, Canada.

We have examined the consolidated balance sheet of the Canadian National Railway System as at December 31, 1974 and the consolidated statements of income and changes in financial position for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, except that depreciation was not recorded in earlier years as referred to in note 3, these consolidated financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the System as at December 31, 1974 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year

then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come to our notice have been within the powers of the System.

COOPERS & LYBRAND,
Chartered Accountants.

February 21, 1975.

Consolidated Balance Sheet as at December 31

Liabilities		1974	1973
Current Liabilities	Bank loans	\$ 128,000,000	\$ 106,000,000
	Accounts payable	205,404,532	185,933,358
	Accrued charges	119,722,839	84,266,184
	Other current liabilities	41,928,042	32,017,726
		495,055,413	408,217,268
Provision for Insurance		11,447,871	11,077,967
Other Liabilities and Deferred Credits		79,095,493	67,611,003
Long Term Debt	Bonds	598,252,764	805,498,264
	Government of Canada loans	1,292,573,574	1,088,897,514
		1,890,826,338	1,894,395,778
Shareholders' Equity			
Government of Canada	6,000,000 shares of no par value capital stock of Canadian National Railway Company	359,963,017	359,963,017
	1,374,190,381 shares of 4% preferred stock of Canadian National Railway Company	1,374,190,381	1,235,180,591
	Capital investment of Government of Canada in the Canadian Government Railways	428,396,779	428,396,779
		2,162,550,177	2,023,540,387
Capital Stock of Subsidiary Companies Owned by Public		4,345,185	4,345,185
		2,166,895,362	2,027,885,572
		\$4,643,320,477	\$4,409,187,588

S. D. H. Thomas,
Comptroller.

Note 1: Material and Supplies

The inventory has been priced at laid down cost based on weighted average cost for ties, rails and fuel, latest invoice price for new materials in general

stores and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

Note 2: Investments in Affiliated Companies not Consolidated

Air Canada —

Canadian National owns all of the issued capital stock of Air Canada. Air Canada reports directly to the Government of Canada through the Minister of Transport. Its accounts are published separately and are not consolidated with those of Canadian National, and equity accounting has not been applied. The composition of Canadian National's investment in Air Canada, which is carried at cost, is:

Capital Stock	\$ 5,000,000
Debentures	95,086,000
Advances	282,733,500
	\$382,819,500

Jointly Operated Companies —

Investments in jointly operated companies are accounted for on the equity method, where

appropriate. Investments in the remaining companies are carried at an aggregate amount of \$3,166,058. Canadian National's equity in the net income of companies accounted for on the equity method included in other income in 1974 was \$3,503,473. The investments in jointly-operated companies as at December 31, 1974 are:

Chicago & Western Indiana Railroad Company	\$ 8,695,498
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	6,463,161
Northern Alberta Railways Company	28,091,048
The Toronto Terminals Railway Company	9,235,400
Other	6,435,822
	\$58,920,929

Note 3: Property Investment

Additions since January 1, 1923 have been recorded at cost and properties and equipment brought into the System at January 1, 1923 are included at the values appearing in the books of the several railways now comprised in the System to the extent that these have not been retired or replaced.

Depreciation on Canadian Lines: Depreciation accounting as adopted for equipment in 1940, for hotel properties in 1954 and for track and road structures and all other physical properties except land in 1956 has been continued in 1974. The depreciation rates used are based on the estimated

service life of the properties but do not provide for depreciation which was not recorded in prior years under the replacement and retirement accounting principles then in force.

Depreciation on U.S. Lines: Replacement accounting for track and depreciation accounting for other properties except land have been continued in accordance with the regulations of the Interstate Commerce Commission. For properties not subject to the regulations of the Commission, depreciation accounting on a straight-line basis has been continued in 1974.

Note 4: Capital Stock

a The capital stock of the Canadian National Railway Company (other than the four per cent preferred stock) and the capital investment of Her Majesty in the Canadian Government Railways are included in the net debt of Canada and disclosed in the historical record of government assistance to railways as shown in the Public Accounts of Canada.

b During 1974, purchases by the Government of Canada of four per cent preferred stock of the Company were authorized by the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 and Appropriation Act No. 4, 1974 and the sale of 139,009,790 shares of such stock in the amount of \$139,009,790 in respect of the years 1972, 1973 and 1974 was recorded in the Company's accounts.

Note 5: Pension Funds

The Company is liquidating the unfunded liabilities under its Pension Plans by making annual payments of both principal and interest as required by the Pension Benefits Standards Act. These payments have been charged to System expenses. As at

December 31, 1974, based on the latest actuarial reviews, the unfunded liabilities, aggregating \$745,482,703, are being liquidated by annual payments through September 30, 2027.

Note 6: Long Term Debt

	Rate %	Maturity (See Notes)		Currency in which Payable	Outstanding as at December 31	
					1974	1973
Bonds	3¾	Feb. 1, 1974	Canadian National 20 Year Bonds	Canadian	\$ —	\$ 200,000,000
	2¾	June 15, 1975	a Canadian National 25 Year Bonds	U.S.	6,000,000	6,000,000
	5	May 15, 1977	b Canadian National 18 Year Bonds	Canadian	72,710,500	74,438,500
	4	Feb. 1, 1981	Canadian National 23 Year Bonds	Canadian	300,000,000	300,000,000
	5¾	Jan. 1, 1985	b Canadian National 25 Year Bonds	Canadian	84,032,000	86,032,000
	5	Oct. 1, 1987	b Canadian National 27 Year Bonds	Canadian	133,486,500	137,004,000
	5½	Perpetual	Buffalo and Lake Huron 1st Mortgage Bonds	Sterling	795,366	795,366
	5½	Perpetual	Buffalo and Lake Huron 2nd Mortgage Bonds	Sterling	1,228,398	1,228,398
	Total Bonds				598,252,764	805,498,264
Government of Canada Loans	Canadian Government Railways: Advances for Working Capital			Canadian	16,983,762	16,983,762
	Financing and Guarantee Acts: Loans			Canadian	256,046,312	252,370,252
	Refunding Act, 1955: Loans for Debt Redemption			Canadian	1,019,543,500	819,543,500
	Total Government of Canada Loans				1,292,573,574	1,088,897,514
	Total Long Term Debt				\$1,890,826,338	\$1,894,395,778

Notes: **a** Callable at par.**b** Amounts of ½ % may be purchased
quarterly through Purchase Funds

operated under the conditions of each issue.

Note 7: Subsidies**a** Carload freight services revenues include \$71.6 million in 1974 and \$27 million in 1973 in respect of partial compensation from the Government of Canada for revenues foregone due to not implementing general rate increases in 1974 and 1973.**b** Payments under the Railway Act include amounts paid by the Government of Canada

under authority of that Act in respect of certain uneconomic operations, services and prescribed rates (At & East) which railways are thereby required to maintain. Claims cannot, in all cases, be filed before the end of the year in which the related losses occurred. The amounts are recognized in the accounts when they are approved for payment.

Note 8: Major Commitments

Rental commitments under railway rolling stock lease arrangements for varying periods through to

1994 amount to approximately \$683 million.

Note 9: Restatement of Comparative Figures

During 1974, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative

purposes the related figures for 1973 have been restated.

Consolidated Income Statement
for the Year Ended December 31

		1974	1973
Railway Operating Revenues	Carload freight services	\$1,219,063,283	\$1,021,334,774
	Express services	104,305,911	84,789,509
	Intermodal services	89,976,236	67,653,404
	Passenger services	79,062,684	55,630,169
	All other services	109,046,336	77,865,929
	Payments under the Railway Act	124,530,711	93,566,155
	Total Railway Operating Revenues	1,725,985,161	1,400,839,940
Railway Operating Expenses	Road maintenance	268,683,471	212,818,240
	Equipment maintenance	282,110,142	246,579,040
	Transportation	698,372,751	548,431,667
	Sales	37,958,326	32,717,600
	Miscellaneous operations	123,184,421	86,632,349
	General	182,321,973	164,820,313
	Taxes	68,882,213	55,832,158
	Equipment and joint facility rents	47,634,871	37,368,486
	Total Railway Operating Expenses	1,709,148,168	1,385,199,853
	Net Railway Operating Income	16,836,993	15,640,087
Other Income	Net income from:		
	Telecommunications department	18,173,903	16,998,510
	Hotels	4,399,703	4,403,949
	Separately operated trucking companies	4,419,616	3,354,274
	Other sources	8,106,393	8,108,729
	Total Other Income	35,099,615	32,865,462
	Net Income before Interest on Debt	51,936,608	48,505,549
Interest Charges	Total interest on debt	112,277,321	91,707,388
	Less interest received on loans to Air Canada	22,608,063	21,877,784
	Net Interest on Debt	89,669,258	69,829,604
	Deficit	\$ 37,732,650	\$ 21,324,055

Statement of Changes in Financial Position
for the Year Ended December 31

		1974	1973
Funds Provided	Deficit for the year	\$ (37,732,650)	\$ (21,324,055)
	Add back items not requiring the current outlay of funds		
	— depreciation	136,707,046	130,217,075
	— other	(1,112,545)	5,352,231
	Net funds from operations	97,861,851	114,245,251
	Retained proceeds from properties retired	21,336,986	17,660,561
	Sale of 4% preferred stock	139,009,790	—
	Government of Canada in respect of deficit for the year	37,732,650	21,324,055
	Temporary government loans, as authorized by CNR Refunding Act 1955, for payment of outstanding securities of Canadian National at maturity	200,000,000	—
	Temporary government loans, as authorized by CNR Financing and Guarantee Acts of 1941 and 1942, for purchase of unmatured securities of Canadian National, as required by conditions of their issue	3,676,060	6,444,657
	Total funds provided	499,617,337	159,674,524
Funds Used	Additions to property investment	280,151,004	193,684,973
	Investments in affiliated companies	—	791,902
	Retirement of matured securities of Canadian National	200,000,000	—
	Purchase of unmatured securities of Canadian National, as required by conditions of their issue	7,245,500	6,057,500
	Total funds used	487,396,504	200,534,375
	Increase or (Decrease) in Working Capital	\$ 12,220,833	\$ (40,859,851)

Pension Trust Funds - Statement of Financial Position as at December 31

	1974	1973
Investments		
Bonds — at amortized value, including deferred amounts arising from exchanges made to improve yields (quoted market value 1974 — \$281,191,000)	\$ 358,838,513	\$ 341,015,145
Mortgages and Loans, secured by real estate, of \$312,042,151 — at amortized value and real estate investments of \$3,877,147 — at cost (see Note)	315,919,298	264,306,110
Equities — at cost (quoted market value 1974 — \$344,902,700)		
— Stocks	\$374,932,843	
— Convertible debentures	10,312,500	
— Funds temporarily invested pending purchase of stocks	60,619,441	445,864,784
Short term investments — at cost	29,583,461	392,519,848
		36,233,445
	1,150,206,056	1,034,074,548
Cash in banks	45,620	85,021
Account Receivable — Canadian National Railways	7,210,397	3,711,498
Accrued interest and other assets	12,608,526	11,974,009
	1,170,070,599	1,049,845,076
Amount required from the Company for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act, to be liquidated by annual payments to September 30, 2027		
— Balance, beginning of year	702,255,137	503,632,287
— Add increases during year	55,258,471	208,470,000
— Deduct principal payments	(12,030,905)	(9,847,150)
— Balance, end of year	745,482,703	702,255,137
	\$1,915,553,302	\$1,752,100,213

Auditors' Report

To the Trustee,
Canadian National Railways Pension Funds.

We have examined the statement of financial position of the Pension Trust Funds of Canadian National Railways as at December 31, 1974. Our examination included a review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. The actuarial liability for pensions is the subject of a separate certificate of independent actuaries which accompanies the statement of financial position, the last actuarial valuation having been made as of December 31, 1972.

In our opinion, based on our examination and the actuarial certificate, this financial statement is properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Pension Trust Funds as at

December 31, 1974 and the results of their operations for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

COOPERS & LYBRAND,
Chartered Accountants.

February 21, 1975.

Pension Trust Funds - Statement of Financial Position as at December 31

	1974	1973
Actuarial Liability for Pensions		
Balance, beginning of Year	\$1,752,100,213	\$1,454,245,532
Additions during Year		
Increases in unfunded liability for pensions resulting from		
— Actuarial valuation as at December 31, 1972	31,628,471	—
— Actuarial valuation of the cost of pension plan changes	—	197,300,000
— Actuarial valuation of the cost of increases in pensions of existing pensioners	23,630,000	11,170,000
	55,258,471	208,470,000
Contributions by employees on account of		
— Current service	47,469,362	36,906,739
— Prior years' service	6,408,634	5,963,615
	53,877,996	42,870,354
Contributions by the Company, including principal payments	\$ 95,869,176	
Principal payments applied to unfunded liability	12,030,905	83,838,271
Net earnings on investments	61,131,731	50,010,249
	198,847,998	170,720,097
	2,006,206,682	1,833,435,629
Deductions during Year		
Pensions paid	84,672,803	75,358,688
Refunds on termination of service	5,980,577	5,976,728
	90,653,380	81,335,416
Balance, end of Year	\$1,915,553,302	\$1,752,100,213

Note: Outstanding commitments to purchase mortgages and real estate investments amounted to \$60,862,909 at December 31, 1974.

S. D. H. Thomas,
Comptroller.

Actuarial Certificate

To the Trustee,
Canadian National Railways Pension Funds.

This is to certify that the liability for pensions shown in the statement of financial position of the Pension Trust Funds of Canadian National Railways as at December 31, 1974, amounting to \$1,915,553,302, in my opinion, represented adequate provision for the accumulated liabilities for pensions then approved and in force, pensions awaiting approval and pensions accrued to the above date in respect of

employees then in service under the 1935 and 1959 Plans, excluding pensions granted under prior Plans.

Geoffrey B. White,
Fellow of the Canadian Institute of Actuaries.

William M. Mercer Limited,
Montreal, February 19, 1975.

A 25-Year Synoptical History of the Canadian National Railways

Year	Gross Revenues	Railway Operating Revenues	Railway Operating Expenses	Net Railway Operating Profit or (Loss)	Other Income	Surplus or (Deficit) before Interest Charges	Interest on Debt	Surplus or (Deficit)	Freight Revenue Ton Miles	Freight Revenue per Ton Mile	Revenue Passenger Miles	Passenger Services Revenue per Passenger Mile	Average Number of Employees
	Millions	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Millions	¢	Millions	¢	
1950	\$562.6	\$543,275	\$502,252	\$ 41,023	\$ 3,138	\$ 44,161	\$ 47,422	\$ (3,261)	31,988	1.394	1,408	3.356	116,347
1951	634.1	612,802	585,615	27,187	5,958	33,145	48,177	(15,032)	36,435	1.369	1,611	3.489	124,608
1952	684.5	661,349	640,233	21,116	4,441	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	3.566	131,297
1953	707.7	680,669	660,248	20,421	9,199	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	3.610	130,109
1954	652.1	623,552	623,965	(413)	4,182	3,769	32,527	(28,758)	32,882	1.529	1,472	3.628	122,237
1955	693.9	664,613	630,140	34,473	9,249	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.662	119,430
1956	785.7	754,931	710,977	43,954	13,906	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.758	126,639
1957	764.4	732,427	735,679	(3,252)	10,651	7,399	36,972	(29,573)	36,674	1.601	1,499	3.873	124,620
1958	716.3	680,993	698,327	(17,334)	12,264	(5,070)	46,521	(51,591)	35,077	1.554	1,269	3.980	113,086
1959	751.9	712,976	719,000	(6,024)	11,234	5,210	48,798	(43,588)	35,542	1.613	1,272	3.927	111,538
1960	723.4	663,214	681,692	(18,478)	12,004	(6,474)	61,023	(67,497)	34,011	1.547	1,208	3.990	104,155
1961	745.5	677,380	693,605	(16,225)	11,393	(4,832)	62,476	(67,308)	34,723	1.480	1,076	4.038	99,564
1962	772.1	701,623	707,442	(5,819)	19,398	13,579	62,498	(48,919)	35,595	1.487	1,044	4.212	97,922
1963	800.0	725,181	720,170	5,011	16,179	21,190	64,204	(43,014)	40,171	1.375	1,189	3.730	92,571
1964	864.2	782,632	775,175	7,457	16,477	23,934	62,660	(38,726)	44,516	1.355	1,613	3.212	93,194
1965	914.7	827,292	817,382	9,910	18,635	28,545	61,960	(33,415)	46,131	1.385	1,782	3.274	93,438
1966	998.6	906,142	881,874	24,268	15,841	40,109	64,702	(24,593)	49,643	1.376	1,995	3.382	92,604
1967	1,049.9	945,213	942,444	2,769	26,414	29,183	65,052	(35,869)	48,781	1.390	2,495	3.363	93,060
1968	1,072.7	961,869	943,140	18,729	22,545	41,274	70,451	(29,177)	49,664	1.428	2,046	3.452	85,240
1969	1,133.4	1,014,257	995,865	18,392	31,167	49,559	74,205	(24,646)	51,762	1.502	1,837	3.716	84,388
1970	1,167.7	1,042,353	1,027,633	14,720	31,072	45,792	75,501	(29,709)	56,049	1.448	1,738	3.741	82,442
1971	1,275.9	1,140,788	1,119,440	21,348	22,882	44,230	68,498	(24,268)	61,430	1.487	1,675	3.838	81,744
1972	1,405.8	1,257,118	1,233,250	23,868	24,389	48,257	66,079	(17,822)	66,218	1.507	1,545	4.322	82,095
1973	1,566.7	1,400,840	1,385,200	15,640	32,865	48,505	69,829	(21,324)	66,152	1.643	1,194	4.659	81,700
1974	1,913.4	1,725,985	1,709,148	16,837	35,099	51,936	89,669	(37,733)	72,425	1.819	1,340	5.900	84,436

Exercice	Recettes brutes	Recettes expl. ferrov.	Dépenses expl. ferrov.	Profit (perte) net expl. ferrov.	Autres revenus	Bénéfice (déficit) avant charges financ.	Intérêts de la dette	Bénéfice (déficit)	Tonnes-milles commerciales	Produit moyen, tonne-mille commerciale	Voyageurs-milles taxes	Produit moyen, voyageur-mille	Moyenne des effectifs
	Millions	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Millions	¢	Millions	¢	
1950	\$562.6	\$543,275	\$502,252	\$ 41,023	\$ 3,138	\$ 44,161	\$ 47,422	\$ (3,261)	31,988	1.394	1.408	3.356	116,347
1951	634.1	612,802	585,615	27,187	5,958	33,145	48,177	(15,032)	36,435	1.369	1,611	3.489	124,608
1952	684.5	661,349	640,233	21,116	4,441	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	3.566	131,297
1953	707.7	680,669	660,248	20,421	9,199	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	3.610	130,109
1954	652.1	623,552	623,965	(413)	4,182	3,769	32,527	(28,758)	32,882	1.529	1,472	3.628	122,237
1955	693.9	664,613	630,140	34,473	9,249	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.662	119,430
1956	785.7	754,931	710,977	43,954	13,906	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.758	126,639
1957	764.4	732,427	735,679	(3,252)	10,651	7,399	36,972	(29,573)	36,674	1.601	1,499	3.873	124,620
1958	716.3	680,993	698,327	(17,334)	12,264	(5,070)	46,521	(51,591)	35,077	1.554	1,269	3.980	113,086
1959	751.9	712,976	719,000	(6,024)	11,234	5,210	48,798	(43,588)	35,542	1.613	1,272	3.927	111,538
1960	723.4	663,214	681,692	(18,478)	12,004	(6,474)	61,023	(67,497)	34,011	1.547	1,208	3.990	104,155
1961	745.5	677,380	693,605	(16,225)	11,393	(4,832)	62,476	(67,308)	34,723	1.480	1,076	4.038	99,564
1962	772.1	701,623	707,442	(5,819)	19,398	13,579	62,498	(48,919)	35,595	1.487	1,044	4.212	97,922
1963	800.0	725,181	720,170	5,011	16,179	21,190	64,204	(43,014)	40,171	1.375	1,189	3.730	92,571
1964	864.2	782,632	775,175	7,457	16,477	23,934	62,660	(38,726)	44,516	1.355	1,613	3.212	93,194
1965	914.7	827,292	817,382	9,910	18,635	28,545	61,960	(33,415)	46,131	1.385	1,782	3.274	93,438
1966	998.6	906,142	881,874	24,268	15,841	40,109	64,702	(24,593)	49,643	1.376	1,995	3.382	92,604
1967	1,049.9	945,213	942,444	2,769	26,414	29,183	65,052	(35,869)	48,781	1.390	2,495	3.363	93,060
1968	1,072.7	961,869	943,140	18,729	22,545	41,274	70,451	(29,177)	49,664	1.428	2,046	3.452	85,240
1969	1,133.4	1,014,257	995,865	18,392	31,167	49,559	74,205	(24,646)	51,762	1.502	1,837	3.716	84,388
1970	1,167.7	1,042,353	1,027,633	14,720	31,072	45,792	75,501	(29,709)	56,049	1.448	1,738	3.741	82,442
1971	1,275.9	1,140,788	1,119,440	21,348	22,882	44,230	68,498	(24,268)	61,430	1.487	1,675	3.838	81,744
1972	1,405.8	1,257,118	1,233,250	23,868	24,389	48,257	66,079	(17,822)	66,218	1.507	1,545	4.322	82,095
1973	1,566.7	1,400,840	1,385,200	15,640	32,865	48,505	69,829	(21,324)	66,152	1.643	1,194	4.659	81,700
1974	1,913.4	1,725,985	1,709,148	16,837	35,099	51,936	89,669	(37,733)	72,425	1.819	1,340	5.900	84,436

1974 1973

Obligation actuarielle

Solde en début d'exercice

Augmentations en cours d'exercice

Accroissements du déficit actuariel

découlant des faits suivants:

— évaluation au 31 décembre 1972

— évaluation des modifications au régime de retraite

— évaluation des augmentations accordées aux retraités

Cotisations du personnel:

— courantes

— arriérées

Contribution de la Compagnie, principal inclus

Versements de principal applicables au déficit actuariel

Revenu net des placements

\$1,752,100,213 \$1,454,245,532

31,628,471

197,300,000

23,630,000

208,470,000

55,258,471

36,906,739

6,408,634

5,963,615

53,877,996

42,870,354

\$ 95,869,176

83,838,271

77,839,494

61,131,731

50,010,249

198,847,998

170,720,097

2,006,206,682

1,833,435,629

Diminutions en cours d'exercice

Pensions versées

Remboursements (départs)

84,672,803

75,358,688

5,980,577

5,976,728

90,653,380

81,335,416

Remarque: Les engagements pris pour souscrire des hypothèques et effectuer des placements immobiliers s'élevaient à \$60,862,909

le 31 décembre 1974.

Le contrôleur,
S. D. H. Thomas.

Attestation de l'actuaire

Au fiduciaire,

Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada.

J'atteste par la présente que l'obligation actuarielle qui figure dans l'état financier des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada, au 31 décembre 1974, et qui s'élève à \$1,915,553,302, est à mon avis suffisante pour satisfaire aux engagements correspondants aux pensions déjà accordées et effectivement versées, aux pensions en instance, ainsi qu'aux pensions prévues pour le personnel en activité à la date précitée, conformément aux régimes

Geoffrey B. White,
Fellow de l'Institut canadien des Actuares.

de retraite de 1935 et de 1959, à l'exclusion des pensions que prévoyaient les régimes antérieurs.

William M. Mercer Limited,
Montréal, le 19 février 1975.

Rapport des vérificateurs

Au fiduciaire,
Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux
du Canada.

Nous avons examiné l'état de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1974. Notre examen a comporté une revue des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. L'obligation actuarielle est l'objet d'une attestation distincte d'actuaire indépendante qui accompagne l'état de la situation financière, la dernière évaluation ayant été faite au 31 décembre 1972. A la suite de notre examen et compte tenu de l'attestation de l'actuaire, nous sommes d'avis que cet état financier a été établi de manière à

Nous estimons également que le fiduciaire a tenu les livres comptables voulus et n'a pas excédé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

le 21 février 1975.

COOPERS & LYBRAND,
Comptables agréés.

1973	1974	
		Provenance des fonds
		Déficit de l'exercice
	\$ (37,732,650)	\$ (21,324,055)
		Plus éléments ne nécessitant pas
		de sorties de fonds
		— amortissement
		— divers
		Produit net de l'exploitation
	97,861,851	114,245,251
	21,336,986	17,660,561
	139,009,790	—
	37,732,650	21,324,055
		Subvention d'équilibre: déficit de l'exercice
		Prêts temporaires du gouvernement, autorisés
		par la Loi de 1955 sur le remboursement
		d'obligations, pour le paiement des titres
		échus des Chemins de fer Nationaux
	200,000,000	—
		Prêts temporaires du gouvernement, autorisés
		par les Lois de finance et de garantie
		de 1941 et 1942, pour l'achat de titres non
		échus des Chemins de fer Nationaux, suivant
	3,676,060	6,444,657
		Total
	499,617,337	159,674,524
		Affectation des fonds
		Immobilisations
	280,151,004	193,684,973
	—	791,902
		Participation dans des compagnies affiliées
		Remboursement de titres échus des
		Chemins de fer Nationaux
	200,000,000	—
		Achat de titres non échus des Chemins de fer
		Nationaux, suivant les modalités fixées
	7,245,500	6,057,500
		Total
	487,396,504	200,534,375
		Augmentation ou (diminution) du
		fonds de roulement
	\$ 12,220,833	\$ (40,859,851)

	1974	1973
Recettes de l'exploitation ferroviaire		
Services marchandises	\$1,219,063,283	\$1,021,334,774
Services messageries	104,305,911	84,789,509
Services intermodaux	89,976,236	67,653,404
Services voyageurs	79,062,684	55,630,169
Services divers	109,046,336	77,865,929
Subvention—Loi sur les chemins de fer	124,530,711	93,566,155
Total	1,725,985,161	1,400,839,940
Dépenses de l'exploitation ferroviaire		
Entretien des installations fixes	268,683,471	212,818,240
Entretien du matériel	282,110,142	246,579,040
Transport	698,372,751	548,431,667
Ventes	37,958,326	32,717,600
Services divers	123,184,421	86,632,349
Frais généraux	182,321,973	164,820,313
Impôts	68,882,213	55,832,158
Loyers de matériel et d'installations exploitées en commun	47,634,871	37,368,486
Total	1,709,148,168	1,385,199,853
Revenu net de l'exploitation ferroviaire	16,836,993	15,640,087
Autres revenus nets		
Télécommunications	18,173,903	16,998,510
Hôtels	4,399,703	4,403,949
Entreprises autonomes de camionnage	4,419,616	3,354,274
Divers	8,106,393	8,108,729
Total	35,099,615	32,865,462
Revenus nets, avant intérêts de la dette	51,936,608	48,505,549
Intérêts de la dette	112,277,321	91,707,388
Moins: produit des prêts à Air Canada	22,608,063	21,877,784
Charges financières nettes	89,669,258	69,829,604
Déficit	\$ 37,732,650	\$ 21,324,055

Afin de liquider les dettes actuarielles contractées au titre de ses régimes de retraite, la Compagnie se libère par annuités, conformément aux dispositions de la Loi sur les normes de prestations de pension. Ces versements sont imputés aux dépenses du Réseau. Au 31 décembre 1974, ces dettes, d'après les dernières évaluations actuarielles, totalisaient \$745,482,703; elles seront liquidées par annuités d'ici le 30 septembre 2027.

Taux d'échec	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380
--------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Obligations		Total	
3¾	1 ^{er} févr. 1974	Canadien National — 20 ans	\$ can.
2¾	15 juin 1975	a Canadien National — 25 ans	\$ £.-U.
5	15 mai 1977	b Canadien National — 18 ans	\$ can.
4	1 ^{er} févr. 1981	Canadien National — 23 ans	\$ can.
5¾	1 ^{er} janv. 1985	b Canadien National — 25 ans	\$ can.
5	1 ^{er} oct. 1987	b Canadien National — 27 ans	\$ can.
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 1 ^{re} hypothèque)	£ Sterling
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 2 ^e hypothèque)	£ Sterling
			598,252,764
			805,498,264

Chemin de fer du gouvernement canadien:	\$ can.	16,983,762	16,983,762
avances au fonds de roulement	\$ can.	256,046,312	252,370,252
Lois de finance et de garantie			
Loi de 1955 sur le remboursement	\$ can.	1,019,543,500	819,543,500
d'obligations			
Total		1,292,573,574	1,088,897,514
Total de la dette à long terme		\$1,890,826,338	\$1,894,395,778

\$1,890,826,338 \$1,894,395,778

réfutable à la valeur nominale.
tranches de 1/2 % peuvent être
cédées trimestriellement par les
caisses de rachat suivant les modalités fixées
lors de chaque émission.

caisses de rachat suivant les modalités fixées lors de chaque émission.

es services marchandises
\$71.6 millions en 1974 et \$27 millions
de compensation partielle de la
rnement du Canada pour le manque
tant de la non application
ns générales des tarifs en 1974
ts au titre de la Loi sur les chemins
nient les subventions du

pour le maintien de certains services non rentables et de tarifs imposés (Atlantique et Maritimes). Les demandes ne peuvent en aucun cas être présentées avant la fin de l'année où les pertes correspondantes ont été enregistrées. Les montants réclamés apparaissent en comptabilité lorsque le paiement en est approuvé.

location à bail
994 s'élèvent à
environ \$683 millions.

environ \$683 millions.

et les chiffres y afférents de 1973 ont été rectifiés en conséquence.

1. Fournitures et approvisionnements
Les stocks ont été évalués au prix coûtant, calculé à partir de moyennes pondérées pour les rails, les traverses et le carburant, des dernières factures

2. Participation dans des compagnies affiliées

Air Canada —
Les Chemins de fer Nationaux détiennent la totalité du capital-actions émis d'Air Canada. Cette compagnie relève directement du gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Ses comptes sont publiés séparément et, n'étant pas consolidés avec ceux du CN, ne sont pas comptabilisés à la valeur de consolidation. La participation des Chemins de fer Nationaux dans Air Canada est comptabilisée par le CN au prix coûtant et se décompose comme suit:

Capital-actions	\$ 5,000,000
Obligations non garanties	95,086,000
Avances	282,733,500

\$382,819,500

— Entreprises en exploitation conjointe
Les Chemins de fer Nationaux utilisent la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, pour leur participation dans des entreprises en exploitation conjointe dans les cas appropriés. Les placements dans les autres entreprises sont comptabilisés pour un montant global de \$3,166,058.

3. Immobilisations

La valeur comptable des immeubles et du matériel incorporés au Réseau le 1^{er} janvier 1923 et qui n'ont été ni désaffectés ni remplacés par la suite est celle qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, et les acquisitions postérieures ont été comptabilisées au prix coûtant. Amortissement des lignes canadiennes: la comptabilité d'amortissement utilisée depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels et depuis 1956 pour les voies, installations fixes et autres biens à l'exception des terrains, a de nouveau été utilisée en 1974. Les taux d'amortissement appliqués sont fonction de la durée probable

4. Capital-actions

a Le capital-actions des Chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exclusion des actions privilégiées 4%) et les placements de Sa Majesté dans les Chemins de fer gouvernementaux sont inclus dans la dette publique nette du Canada et sont archivés au chapitre de l'aide aux chemins de fer tels qu'ils figurent dans les Comptes publics du Canada.

pour les fournitures neuves et de la valeur estimative ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

En 1974, le poste "Autres revenus nets" comprend un montant de \$3,503,473, qui représente la part revenant aux Chemins de fer Nationaux du revenu net des entreprises ayant fait l'objet de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Les participations dans des entreprises en exploitation conjointe, au 31 décembre 1974, sont les suivantes:

Chicago & Western Indiana Railroad Company	\$ 8,695,498
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	6,463,161
Northern Alberta Railways Company	28,091,048
The Toronto Terminals Railway Company	9,235,400
Autres	6,435,822
	\$58,920,929

d'utilisation des biens mais ne tiennent pas compte de l'amortissement non comptabilisé au cours des exercices antérieurs alors qu'on pratiquait une comptabilité de remplacement et de désaffectation. Amortissement des lignes américaines: la comptabilité de remplacement a de nouveau été utilisée pour les voies et la comptabilité d'amortissement pour les autres biens à l'exception des terrains, conformément aux règlements de l'"Interstate Commerce Commission". Pour les biens non assujettis aux règlements de la Commission, l'amortissement linéaire a de nouveau été utilisé en 1974.

b En 1974, des achats d'actions privilégiées 4% de la Compagnie par le gouvernement du Canada ont été autorisés en vertu de la Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) et de la Loi n° 4 de 1974 portant affectation de crédits, et la vente de \$139,009,790 desdites actions s'élevant à \$139,009,790 au titre des années 1972, 1973 et 1974 a été inscrite aux livres de la Compagnie.

Passif

Passif à court terme		
Emprunts bancaires	\$ 128,000,000	\$ 106,000,000
Créanciers	205,404,532	185,933,358
Charges courues	119,722,839	84,266,184
Divers	41,928,042	32,017,726
	495,055,413	408,217,268

Provision pour assurances

	11,447,871	11,077,967
--	------------	------------

Autres éléments du passif et crédits différés

	79,095,493	67,611,003
--	------------	------------

Dettes à long terme

Obligations	598,252,764	805,498,264
Emprunts — Gouvernement du Canada	1,292,573,574	1,088,897,514
	1,890,826,338	1,894,395,778

Avoir des actionnaires

Gouvernement du Canada		
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	359,963,017	359,963,017
1,374,190,381 actions privilégiées 4% de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	1,374,190,381	1,235,180,591
Investissements dans les Chemins de fer du Canada	428,396,779	428,396,779
du gouvernement canadien	2,162,550,177	2,023,540,387

Capital-actions de filiales détenu par le public	4,345,185	4,345,185
---	-----------	-----------

	2,166,895,362	2,027,885,572
\$4,643,320,477	\$4,409,187,588	

Le contrôleur,
S. D. H. Thomas.

Actif

Actif à court terme	1974	1973
Encaisse	\$ 4,036,853	\$ 6,444,078
Débiteurs	229,085,990	205,694,025
Fournitures et approvisionnements	134,078,853	93,328,399
Divers	122,422,954	85,099,170
	489,624,650	390,565,672

Caisse d'assurances	11,447,871	11,077,967
Participations — Air Canada	382,819,500	382,819,500
compagnies affiliées	58,920,929	56,270,275
non consolidées		

Immobilisations	441,740,429	439,089,775
Installations fixes	3,370,890,719	3,223,278,458
Matériel	1,612,107,615	1,563,177,818
Divers	209,428,553	189,064,954
	5,192,426,887	4,975,521,230

Autres éléments de l'actif et charges différées	Moins amortissement comptabilisé	5,192,426,887	4,975,521,230
Investissements divers		1,547,720,618	1,452,921,933
Prime de remboursement non amortie —		3,644,706,269	3,522,599,297
Dettes à long terme		7,469,798	5,836,559
Autres éléments de l'actif		5,898,860	6,801,314
Charges différées		4,283,993	2,590,897
		38,148,607	30,626,107
		55,801,258	45,854,877

\$4,643,320,477 \$4,409,187,588

Rapport des vérificateurs

A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné le bilan consolidé des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1974 et les états consolidés des résultats et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice clos à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons considérés nécessaires dans les circonstances. A notre avis, à l'exception de l'amortissement non comptabilisé des exercices passés dont il est fait mention à la note 3, ces états financiers consolidés ont été établis de manière à présenter un exposé fidèle de la situation financière des Chemins de fer Nationaux au 31 décembre 1974, des résultats de leur exploitation ainsi que de l'évolution de

Nous estimons également que les Chemins de fer Nationaux ont tenu les livres comptables voulus et n'ont pas excédé leurs compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance. Les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

COOPERS & LYBRAND,
Comptables agréés.

le 21 février 1975.

Il semble exister un certain malentendu quant aux méthodes par lesquelles le CN finance habituellement ce genre d'investissements. Les débats parlementaires et autres discussions ont laissé penser que le CN communiquait avec le Parlement chaque année pour faire autoriser des prêts ou octrois gouvernementaux se chiffrant à plusieurs centaines de millions de dollars.

Or, au cours des dix dernières années, le CN a réussi à financer son expansion sans recourir aux emprunts à long terme : les fonds nécessaires pour les immobilisations ont été réunis grâce aux processus de dépréciation, d'amortissement et de récupération, ainsi que par la location de matériel et la vente au gouvernement d'actions privilégiées.

Changements à la Direction. L'année a été marquée par le départ en retraite de M.N. J. MacMillan, C.R., après 34 années de services éminents rendus au CN et au Canada, huit d'entre elles en tant que Président et Directeur général de la Compagnie. L'attribution du titre de Compagnon de l'Ordre du Canada témoigne de son dévouement à son pays et à l'industrie des transports.

Groupe des Chemins de fer Nationaux du Canada

Les hôtels CN (Moncton), Ltée
Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada
Compagnie des Messageries Nationales du Canada C.N. (France) S.A.
Immeubles Nationaux du Canada, Ltée
Compagnie de Navigation Nationale du Canada, Ltée
Compagnie des Télégraphes Nationaux du Canada
La Tour CN Ltée
Compagnie nationale canadienne de correspondance
Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada
Compagnie du Chemin de fer Canadien du Nord (Québec)
Canac Consultants Limited —
Canac Consultants Ltée
Société de Logistique Canalog Ltée
Canat, Ltée
Transports Chapman, Ltée
Transports de l'Est, Ltée
Compagnie du Grand Télégraphe du Nord-Ouest
Compagnie de Transport Hoar, Ltée
Transports Husband, Ltée
Transports internationaux Husband (Ontario), Ltée
Transports Husband (Québec), Ltée

M. MacMillan a été remplacé par M. Pierre Taschereau, C.R., qui occupe les fonctions de Président du Conseil depuis le 11 avril 1974. M. R.A. Bandeen a été nommé au poste de Président-directeur général le 1^{er} mai 1974.

En janvier 1974, MM. W.C. Koerner, C.C., LL.D., et C.A. Curtis, D.Ph., S.R.C., se sont retirés du Conseil, le premier après 12 ans et le second après neuf ans de précieux services.

MM. L.C.L. Jolivet, de Vancouver, et J.S. Hinds, de Sudbury, ont été accueillis par le Conseil à titre de nouveaux membres.

Le Conseil d'administration tient à féliciter chacun des employés des Chemins de fer Nationaux pour la contribution qu'il a apportée, souvent dans des conditions difficiles, aux réalisations et aux progrès qu'a enregistrés la Compagnie au cours de l'année écoulée.

Pierre Taschereau, C.R.,
Président du Conseil d'administration
R.A. Bandeen
Président-directeur général

Messageries Midland Superior, Ltée
La Compagnie de Chemin de fer du Minnesota et du Manitoba
La Compagnie du pont Minnesota-Ontario
Compagnie du Tunnel et du Terminus du Mont-Royal, Ltée
Compagnie de holding du Nord, Ltée
Les camions-citernes Provincial, Ltée
La Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean
Transports Swan-River-Le Pas, Ltée
Compagnie de transport Toronto-Peterborough, Ltée
Le Chemin de fer du Vermont Central, Inc.
Compagnie des Transports du Vermont Central
Compagnie de Chemin de fer Duluth, Rainy Lake et Winnipeg
Compagnie de Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique
Société du Grand-Tronc
Société d'exploitation foncière du Grand-Tronc
Société de crédit-bail du Grand-Tronc
Compagnie des traversiers Grand-Tronc-Milwaukee
Compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc (Ouest)
La Compagnie des Chemins de fer Nationaux est en outre chargée d'exploiter les Chemins de fer du gouvernement canadien comme partie de son réseau.

La mise au point de lignes de conduite et de programmes centrés sur les changements en cours ou prévus dans l'environnement économique et social de l'entreprise a constitué un élément important de l'activité du CN.

Dans le discours du Trône, le gouvernement fédéral a fait part d'un plan de réaménagement des transports qui pourrait avoir d'importantes répercussions sur l'avenir du CN et de l'ensemble de l'industrie des transports. La Direction a réagi favorablement. Elle apprécie l'importance du rôle que le gouvernement entend donner aux transports, et elle accepte volontiers de participer à la conception et à la mise en place de l'ensemble des moyens de transport modernes, sûrs, efficaces et intégrés dont il est question dans le discours du Trône.

Un Groupe de stratégie ferroviaire formé au début de l'année et composé de cadres supérieurs a été tout particulièrement chargé de coordonner la planification à long terme du CN, en tenant compte des programmes de l'État et des divers autres organismes intéressés. Par l'entremise de ce Groupe et d'autres services du CN, la Compagnie a collaboré avec le Gouvernement à la révision de la politique nationale des transports et fourni les statistiques et autres renseignements voulus.

De sa propre initiative, le CN a formulé durant l'année des propositions visant à la réalisation d'améliorations fondamentales dans le domaine des transports céréalières et dans celui des services voyageurs au Canada. La Compagnie considère que de telles améliorations répondent à un besoin urgent, dans l'intérêt du pays comme dans son propre intérêt.

Les propositions relatives au ramassage et à la distribution de la récolte de céréales ont été présentées au gouvernement du Canada et au Conseil canadien des grains.

En 1974, le CN a transporté 11,7 millions de tonnes de céréales pour les marchés intérieur et extérieur, soit à peu près la même quantité que l'année précédente. Le système actuel de ramassage et de distribution, avec les défauts qui lui sont propres, ajoute considérablement à ce qu'il en coûte au CN pour assurer le transport des céréales. Les pertes qui résultent de ce facteur ainsi que de l'insuffisance du tarif des céréales dit « Crownsnest » s'accroissent d'une année à l'autre; les conséquences sérieuses qui s'ensuivent exercent un effet défavorable sur la situation financière de la Compagnie et entravent l'efficacité de ses transports céréalières.

La nécessité d'accroître et d'améliorer les services voyageurs au pays se traduit par un fardeau financier croissant pour le CN et pour les contribuables. Les recettes voyageurs du CN ont montré une hausse considérable en 1974 par rapport à l'année précédente, mais les dépenses aussi se sont accrues. Il en est résulté pour les services intervielles, avant réception des subventions du gouvernement, un déficit de \$146,4 millions, soit une augmentation de \$26,7 millions du déficit par rapport à l'année précédente. Les subventions statutaires ne couvrent que 80% de la perte subie par les services intervielles et ne permettent pas à la Compagnie de réunir les capitaux nécessaires à l'amélioration et à l'expansion de ces services.

Aussi, le CN a-t-il formulé et présenté au gouvernement des propositions visant à l'établissement d'un réseau national de services voyageurs intégrés et améliorés, conçu de manière à faire un usage plus efficace de la somme d'expérience, de connaissances techniques et de ressources financières disponibles.

La prévention des accidents et la sécurité

demeurent des sujets de préoccupation pour la Compagnie. Des cours de formation ont été organisés dans tout le Réseau au profit de quelque 14 000 agents d'exécution et cadres; on a par ailleurs procédé à la mise sur ordinateur des données sur les accidents pour en mieux connaître les causes et trouver la manière de les éviter. Des études constantes sont menées en collaboration avec la Commission canadienne des transports, les syndicats et d'autres organismes. Bien que la fiche de sécurité du CN soit meilleure que la moyenne de l'industrie ferroviaire, la Compagnie ne s'estime pas satisfaite et elle poursuit un intense effort d'amélioration.

Perspectives. Il est difficile de prévoir le moment

où l'économie reprendra sa progression, mais des études indiquent qu'au CN le volume annuel de trafic transporté continuera de croître au cours des cinq prochaines années.

Pour acheminer un tel trafic dans de bonnes conditions, il faudra perfectionner et accroître les installations et le matériel roulant. Tout ceci exigera des investissements très importants.

Entreprises de camionnage

L'exploitation des entreprises autonomes de camionnage du CN se traduit par un revenu net avant intérêt de \$4.4 millions, dépassant de \$1 million — soit 29.4% — celui de 1973.

Le tableau ci-dessous indique les résultats obtenus pour 1974 et 1973.

	1974	1973
Recettes	\$68.0	\$57.1
Dépenses	64.2	54.1
Revenu net d'exploitation	\$ 3.8	\$ 3.0
Autres revenus	0.6	0.4
Revenu net (avant intérêt)	\$ 4.4	\$ 3.4

Autres revenus

Le chiffre des autres revenus atteint \$5.2 millions, soit une amélioration de \$0.3 million sur 1973. Le tableau comparatif qui suit indique les principaux éléments constituant ces revenus.

	1974	1973
(en millions)		
Loyers	\$6.7	\$6.7
Intérêts reçus	3.6	2.4
Part CN des revenus nets des filiales	3.1	0.2
Profit sur vente de terrains	2.5	2.7
Intérêts payés	(9.3)	(3.3)
Divers (net)	(1.4)	(3.8)
Total	\$5.2	\$4.9

L'augmentation des intérêts payés s'explique par l'accroissement des emprunts à court terme aux taux élevés alors en vigueur. Cet accroissement des emprunts a été rendu nécessaire pour financer les activités commerciales de la Compagnie en attendant le versement des subventions gouvernementales, qui a eu lieu vers la fin de l'année.

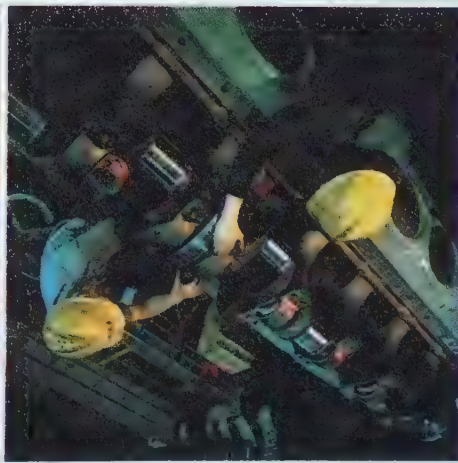
Domaine. Les travaux ont progressé à Peterborough (Ont.), Bridgewater (N.-É.), Rivière-du-Loup (Qué.), Halifax et Edmonton. Les études et les consultations relatives aux réalisations entreprises à Winnipeg et à Toronto se sont poursuivies.

Recherche et développement. Un intense programme de recherche a été réalisé et a permis de mettre au point un simulateur pour la formation des mécaniciens de locomotive ainsi qu'un dispositif de commande direct de la traction pour améliorer le rendement des locomotives. Des mesures ont été prises en vue de promouvoir la commercialisation des résultats obtenus par le CN dans les travaux de recherche.

Dans le cadre de la lutte qu'elle mène contre la pollution atmosphérique, la pollution par le bruit et la contamination des ressources naturelles en eau, la Compagnie fait désormais partie du Système national de localisation de l'équipement d'urgence (LEU) qui, sous l'égide du ministère de l'Environnement, met en œuvre un réseau automatisé de renseignements sur l'emplacement de l'équipement de lutte contre la pollution.

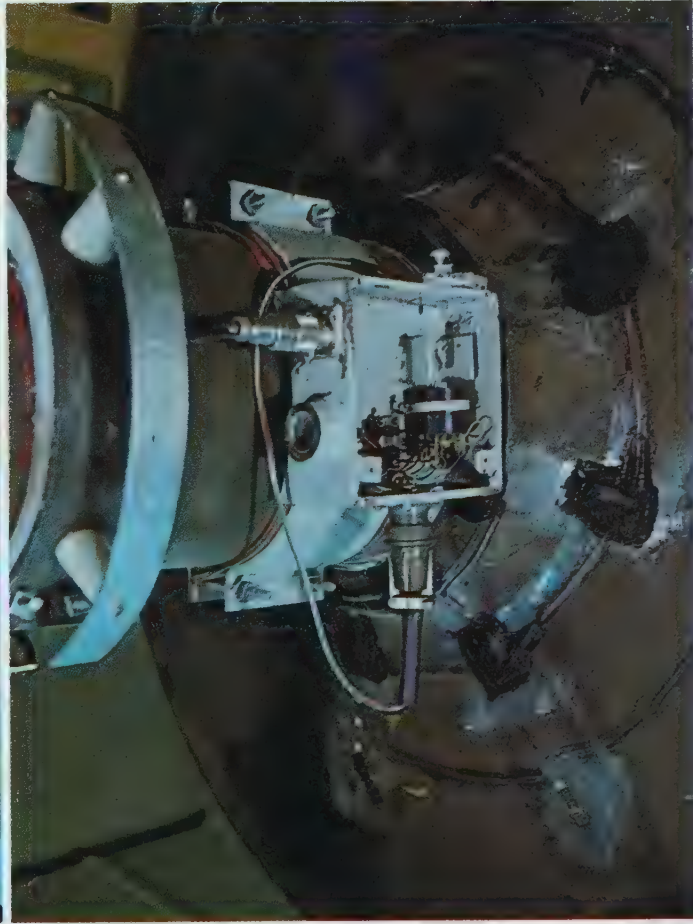
La division de consultation internationale du CN et d'Air Canada a accru ses recettes et porté son bénéfice net à \$0.5 million durant l'année. La réalisation d'un certain nombre d'importants programmes de travaux s'est poursuivie en Afrique, en Asie et en Amérique du Sud.

La Société de logistique CANALOG Ltée, autre division de consultation, a dirigé des recherches dans les domaines des pipe-lines et des chemins de fer dans le Nord du Canada.



de long. Au centre, insertion d'un arbre vilebrequin finement usiné dans un moteur diesel en révision. A droite, les roues qui font rouler les trains. En bas, une locomotive de manœuvres remise à neuf réintègre ses bogies à l'aide d'une grue-portique.

Dans les ateliers d'entretien, un personnel spécialisé veille au rendement maximal du matériel roulant. En haut, à gauche, un robinet de frein à clapet couissant qui joue un rôle indispensable dans la circulation des trains de marchandises d'un mille



De la recherche d'aujourd'hui dépend l'expansion de demain. En haut, à gauche, un essieu équipé de capteurs mesure les efforts dynamiques maximaux exercés entre la voie et le matériel roulant. A droite, des sections de rail soudé attendent un contrôle



de la qualité de la soudure. En bas, une microsonde électronique détecte les irrégularités de structure du rail. Tous ces examens permettent au CN d'adapter ses installations fixes à une plus grande charge de travail.



Télécommunications

Les télécommunications du CN accusent un bénéfice net de \$18,2 millions — soit une augmentation de \$1,2 million, ou de 7,1 % sur 1973.

Voici un tableau comparatif des deux exercices :

	1974	1973
Recettes	\$102.0	\$ 92.4
Dépenses	84.1	75.7
Revenu net de l'exploitation	\$ 17.9	\$ 16.7
Autres revenus	0.3	0.3
Revenu net	\$ 18.2	\$ 17.0

Les recettes totales se sont élevées à \$102 millions, dont \$90 millions provenant des services commerciaux, soit une hausse de \$9,6 millions, ou de 10,4% par rapport à l'année précédente.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de \$8,4 millions, ou de 11,1 % comparativement à 1973. Dans ce montant sont compris \$4 millions dus aux rajustements de salaires.

Au cours de l'année, les TCN ont reçu de la Commission canadienne des transports l'autorisation d'augmenter de 1 % les tarifs d'envoi de télégrammes et de hausser certains tarifs concernant la location des circuits et des appareils ainsi que les frais d'installation.

Aux Télécommunications, la moyenne des effectifs atteignait 4 060, comparativement à 3 912 en 1973.

Hôtels

Le bénéfice d'exploitation hôtelière s'élève à \$4,4 millions, comme l'année précédente. Notons cependant que le chiffre de 1973 comprenait un montant exceptionnel de \$0,4 million représentant une vente immobilière.

Voici le tableau comparatif pour les deux dernières années :

	1974	1973
Recettes	\$73.7	\$67.9
Dépenses	69.3	63.9
Revenu net	\$ 4.4	\$ 4.0
Ventes immobilières	—	0.4
Revenu net hôtels	\$ 4.4	\$ 4.4

L'accroissement des chiffres recettes et revenu net des hôtels exploités par le CN est imputable à l'augmentation du taux de fréquentation des hôtels CN à Saint-Jean, Moncton et Jasper, ainsi qu'à la hausse générale des tarifs (chambres et repas). Par contre, la forte concurrence rencontrée à Halifax, Ottawa, et Winnipeg a réduit le taux d'occupation des hôtels CN dans ces trois grandes villes; à Vancouver, les recettes ont également baissé.

Le CN a investi \$4,1 millions dans ses hôtels, afin d'en accroître et d'en renouveler l'aménagement et le matériel.

La Compagnie, qui envisageait depuis un certain temps de modifier sa politique d'administration hôtelière a décidé, du fait de l'évolution de la situation, d'étudier l'opportunité d'une nouvelle ligne de conduite. Elle a déjà pris certaines mesures visant à dégager le CN de la gestion de ses hôtels, sans en céder la propriété. Cependant, cette transformation doit se faire sous réserve des autorisations nécessaires et dans certaines conditions parmi lesquelles la protection du personnel hôtelier et le maintien du caractère canadien des hôtels touchés par le changement.

Le revenu net de l'exploitation des lignes des Etats-Unis a été de \$7.1 millions, ce qui représente une augmentation de 9.2% sur l'année précédente. L'augmentation des tarifs marchandises autorisée aux Etats-Unis et la réduction de la main-d'œuvre ont plus que compensé la poussée inflationniste des prix et la diminution du transport d'automobiles sur le Grand-Tronc (Ouest).

Voici le tableau comparatif pour 1974 et 1973:

	1974	1973
(en millions)		
Recettes exploitation	\$141.2	\$133.0
Dépenses exploitation	137.0	129.7
Revenu net exploitation	\$ 4.2	\$ 3.3
Divers	2.9	3.2
Revenu net	\$ 7.1	\$ 6.5

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de \$7.3 millions, soit une majoration de 5.6% sur 1973. La majeure partie de cette augmentation, soit \$6.9 millions, est imputable au relèvement des salaires et des taxes. Le coefficient d'exploitation a atteint 97.0, soit une amélioration de 0.5 sur l'année précédente. La possibilité d'augmenter les tarifs en fonction de l'accroissement du prix du carburant a certes contribué à ce succès.

Les immobilisations se sont élevées à \$11.1 millions, ce qui représente une augmentation de \$3.6 millions sur l'année précédente. Ce chiffre comprend \$6.8 millions consacrés à améliorer et à compléter les installations fixes. De plus, les lignes des Etats-Unis ont pris possession de 324 nouveaux wagons, dont 109 ont été achetés et 215 loués.

Les lignes des Etats-Unis comptaient un effectif moyen de 5 324 employés, soit 282 de moins que l'année précédente.

La moyenne des effectifs des lignes canadiennes a été de 69 308 contre 66 905 en 1973.

Les charges de retraite imputées aux dépenses de l'exploitation ferroviaire se sont élevées à \$81.1 millions, contre \$77 millions en 1973.

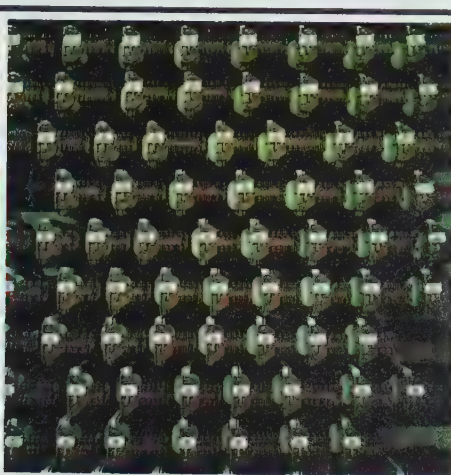
Parmi les améliorations apportées aux pensions, citons l'augmentation de 4% accordée aux employés ayant pris leur retraite avant le 31 décembre 1973. Une augmentation similaire a été accordée aux veuves de retraités et d'employés. De plus, des modifications ont été apportées au Régime de retraite de 1959 pour faciliter l'admissibilité à certains types de pensions et pour permettre à certains employés de compenser leurs absences pour maladie.

Au cours de l'année, le ministre du Travail décida la constitution d'une commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de retraite des entreprises ferroviaires. En fin d'année, les audiences de cette commission furent fixées au début de 1975.

Un changement appréciable fut enregistré dans le processus des négociations collectives engagées en 1974 avec les entreprises ferroviaires et dans la durée de ces négociations. Pour la première fois, le renouvellement des conventions collectives (dont la plupart expiraient le 31 décembre 1974) fut entrepris sur un front commun avec les Syndicats associés des services ferroviaires, la Fédération des métiers, les Travailleurs unis des transports et la Fraternité des mécaniciens de locomotive. L'accord fut conclu bien avant l'expiration de la convention collective en vigueur.

En plus d'augmenter les salaires pour 1975, la nouvelle convention d'un an accroît les avantages sociaux, consacre pleinement la formule des 2% par année de service pour le calcul de la pension et accorde le paiement d'un montant global pour pallier l'augmentation du coût de la vie en 1974.

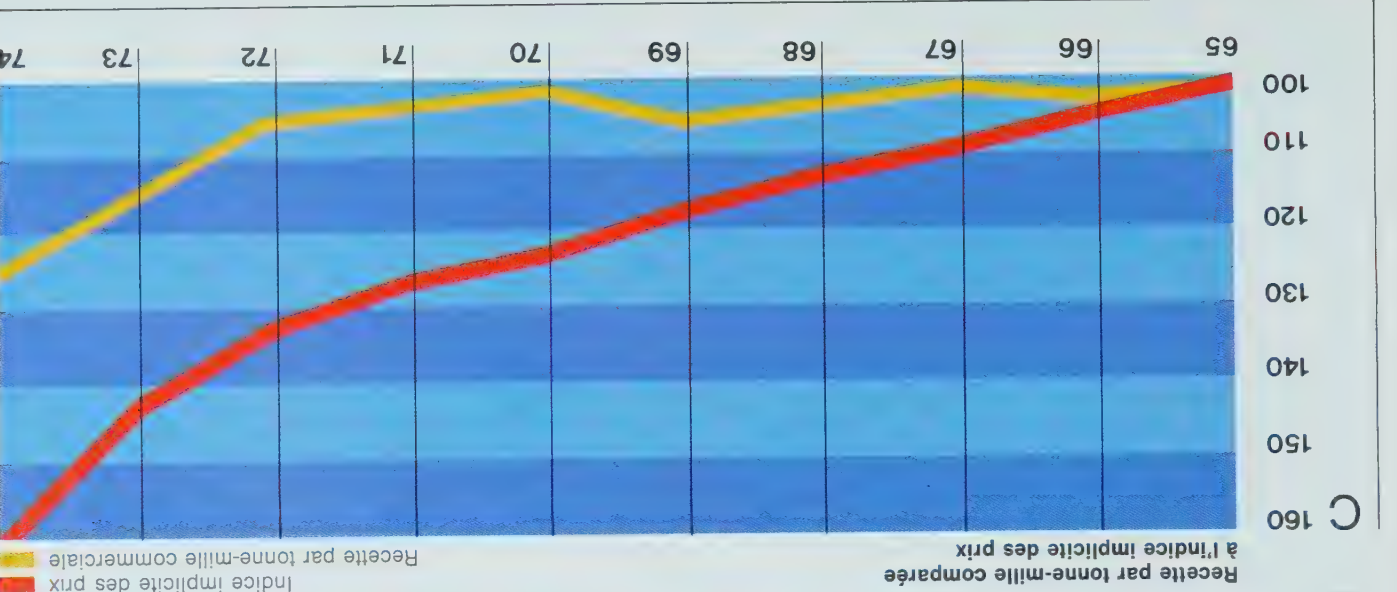
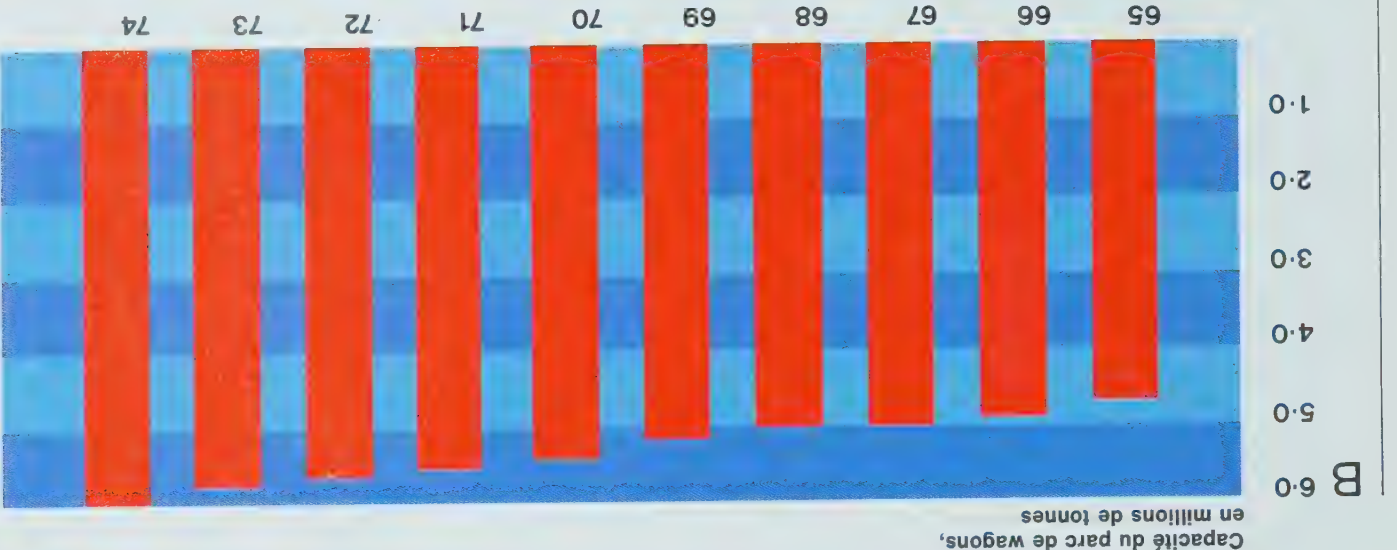
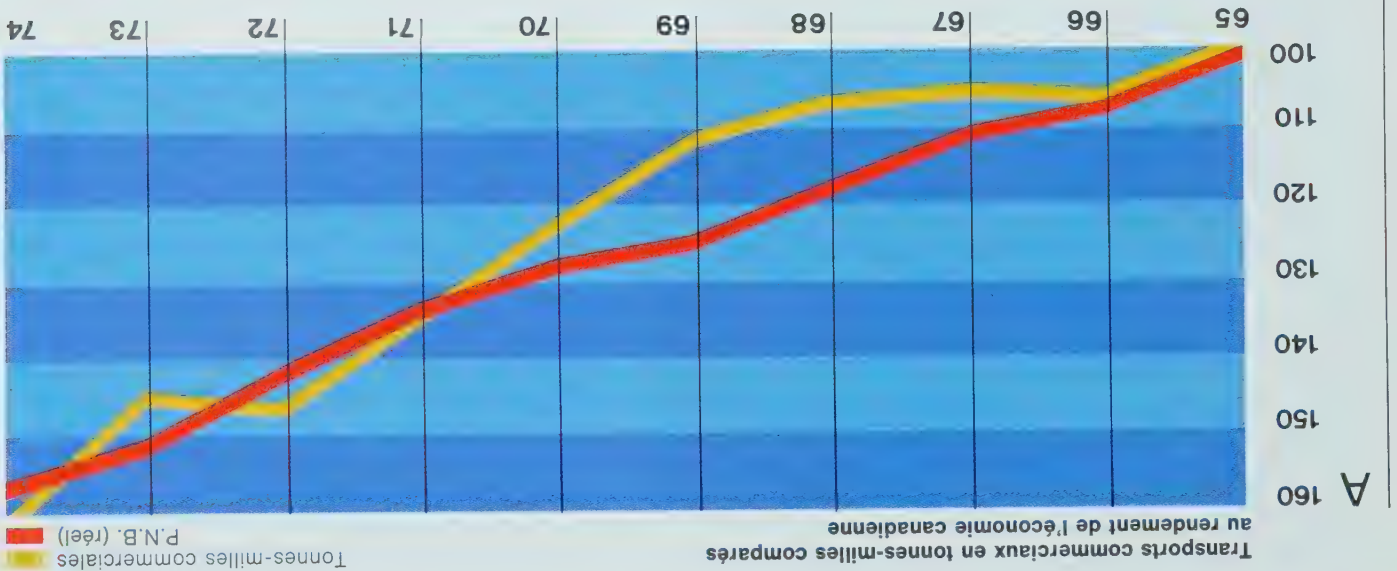
L'implantation du TRACS, système global d'information et de contrôle du mouvement basé sur l'utilisation d'un ordinateur en temps réel et d'AIDE, système d'accès instantané aux données d'expédition, a progressé de façon satisfaisante. Le système TRACS fournit un volume considérable d'informations qui facilitent l'exploitation quotidienne du chemin de fer. Une fois achevé, ce programme devrait doter le CN d'un des systèmes d'information et de contrôle du mouvement les plus perfectionnés du monde. Il permettra aux expéditeurs d'obtenir des informations plus à jour et contribuera à une utilisation plus rationnelle des wagons.



illustrée par les trois photos du bas: un régulateur expédie les trains en commandant des groupes de relais qui manœuvrent aiguilles et signaux à des milles de distance.

Le Turbo, symbole de la desserte interilles dont rêvent tous les Canadiens, est utilisé par un nombre toujours croissant de voyageurs. Parmi les techniques au service des dessertes de voyageurs citons la Commande centralisée de la circulation,

Le graphique "A" montre que le chiffre d'affaires du CN a dépassé le P.N.B. au cours des dernières années. Le graphique "B" montre que ce résultat a été obtenu grâce à une meilleure utilisation d'un parc de wagons accru.



Les recettes marchandises ont enregistré une hausse attribuable à l'augmentation des mouvements et de certains tarifs que ne trappait pas le blocage des prix. Le progrès du volume de trafic s'explique à la fois par le tonnage et le parcours moyen. A noter toutefois que la comparaison est quelque peu faussée par les effets de la grève de 1973.

Avec \$104.3 millions, les recettes messageries ont enregistré une augmentation de 23.1%, attribuable surtout aux transports de surface qui ont bénéficié du progrès du volume transporté et des initiatives prises en matière de tarification. Toutefois, la variation du volume reflète l'effet de la grève de 1973.

La progression des services intermodaux s'est poursuivie. La création d'un groupe de commercialisation a permis au CN d'offrir une formule de transport global : matériel, service et prix.

Le nombre de remorques rail-route en trafic commercial a passé de 56 627 en 1973 à 80 331. Avec un chiffre de \$41.7 millions, les recettes rail-route se sont accrues de 38.1%.

Le nombre de containers import-export a passé de 163 504 à 166 109 et les recettes ont atteint \$32.6 millions, ce qui représente une augmentation de 27.3% sur 1973. Cet accroissement est imputable en partie à des modifications tarifaires, mais surtout à des parcours plus longs et à l'augmentation du volume d'affaires.

Les recettes voyageurs se sont chiffrées à \$78.6 millions, soit une augmentation de \$23.2 millions ou de 41.9% sur l'année précédente. Ce sont les plus élevées depuis 1967.

Les facteurs d'augmentation ont été une nette amélioration du transport dans le sud-ouest de l'Ontario (avec l'instauration de nouveaux services), la remise en circulation du Turbo, l'accroissement du tourisme en provenance des Etats-Unis, l'augmentation des tarifs des autres transporteurs et celle des frais d'utilisation de l'automobile, enfin les initiatives tarifaires prises à la fin de l'automne 1973 et en avril 1974. La contrepartie de la grève de 1973 a aussi compté dans le chiffre d'augmentation des recettes.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de \$286 millions, soit une majoration de 24.2% sur 1973. Elles reflètent le caractère inflationniste des dépenses supplémentaires, dont \$100.8 millions représentent des rajustements de salaires et \$94.5 millions, l'augmentation du prix du carburant diesel et d'autres fournitures. Le rapport des dépenses sur les recettes, qui était de 99.0 en 1973, a passé à 99.2.

Les montants investis dans les lignes canadiennes ont atteint \$211.9 millions, ce qui représente une majoration de \$79.9 millions, chiffre qui témoigne de l'importance qu'attache le CN à l'amélioration de l'infrastructure et qui lui permettra d'acheminer les quantités projetées. Parmi les dépenses engagées en 1974, citons \$136.6 millions consacrés aux installations fixes : pose de 480 milles de rails neufs, renouvellements de ballast et de traverses (coût \$16.4 millions), doublage de la voie principale entre Winnipeg et Portage-la-Prairie, déviation de la voie principale et construction d'une gare voyageurs à Kingston, agrandissement d'un triage à Port Mann, extension de la commande centrale de la circulation et achat de matériels de voie et d'atelier.

En 1974, les lignes canadiennes ont pris possession de 4 272 wagons neufs, dont 1 253 achetés et 3 019 acquis selon la formule de crédit-bail à long terme. Ce matériel comprend des wagons couverts, des wagons trémies couverts pour le transport de la potasse et de produits divers, des wagons tombereaux tous usages, des wagons à copeaux, des wagons plats porte-remorques et porte-containers pour les services intermodaux et des wagons plats surbaissés pour le transport des transformateurs et du matériel lourd. Le parc de locomotives s'est aussi enrichi de 165 locomotives, dont 32 achetées selon la formule classique et 133 selon la formule du crédit-bail.

Les lignes canadiennes ont payé, en 1974, \$53.1 millions en impôts municipaux et provinciaux, taxes ou versements en tenant lieu. En 1973, ce chiffre était de \$43.2 millions.

Chemins de fer — Lignes canadiennes

Sur un fond d'expansion des activités commerciales du CN, l'année écoulée a été marquée par des réalisations importantes, mais aussi par une certaine déception.

Les résultats nets d'exploitation pour 1974 et 1973 sont donnés ci-dessous, par secteur d'activité.

	1974	1973
Lignes canadiennes	\$12.6	\$12.3
Lignes des États-Unis	7.1	6.5
Télécommunications	18.2	17.0
Hôtels	4.4	4.4
Entreprises de camionnage	4.4	3.4
Autres revenus	5.2	4.9
Revenu net avant intérêts de la dette	\$51.9	\$48.5
Intérêts de la dette, montant net	89.6	69.8
Déficit	\$37.7	\$21.3

Au cours de l'exercice, l'entreprise a assuré un volume record de trafic ferroviaire et accru sensiblement les recettes provenant des transports en wagons complets, des messageries, des services intermodaux et des services voyageurs. En conséquence, le revenu net de l'exploitation ferroviaire a légèrement augmenté. De même, les services extraferroviaires ont enregistré un surcroît d'activité et amélioré leurs résultats.

En dépit de ces réalisations, la situation financière de l'entreprise se révèle décevante et reflète la persistance de l'inflation, outre le fait que les initiatives tarifaires de la Compagnie, destinées à faire face aux pressions inflationnistes s'exerçant sur les prix de revient, ont été limitées par le blocage des tarifs marchandises au Canada.

L'augmentation prononcée du poste « intérêts » est due, dans une large mesure, au relèvement des taux de renouvellement des obligations échues et des emprunts gouvernementaux. De plus, pour la première fois, ce poste a été débiteur de \$5.5 millions représentant l'intérêt d'un prêt gouvernemental de \$100 millions, connu sous le nom de débenture de Terre-Neuve et consenti sans intérêt jusque-là.

Le volume des transports effectués sur les lignes canadiennes s'est accru de manière appréciable en 1974. Le transport des marchandises en wagons complets a atteint 109.6 millions de tonnes, soit une augmentation de 4.6% sur l'année précédente.

Le tableau comparatif ci-dessous donne les résultats d'exploitation des lignes canadiennes pour 1974 et 1973.

	1974	1973
Recettes de l'exploitation	\$1,482.4	\$1,196.1
Dépenses de l'exploitation	1,469.8	1,183.8
Revenu net	\$ 12.6	\$ 12.3

Le revenu net d'exploitation des lignes canadiennes s'est légèrement accru en comparaison de l'année précédente. L'augmentation de la fois de l'importance des dépenses témoigne à la fois de l'importance des activités, des initiatives tarifaires pour les catégories échappant au blocage, des hausses de prix causées par l'inflation et de l'effet qu'avait eu la grève de 1973 sur les chiffres de cette année-là.

L'accroissement du revenu net a toutefois été moins important que prévu, en partie à cause du blocage des tarifs marchandises qui a empêché l'entreprise de rattraper l'augmentation rapide des frais. Le montant autorisé par le gouvernement (\$71.6 millions) n'a pas suffi à combler le manque à gagner subi par la Compagnie.

Les recettes de \$1 482.4 millions traduisent une amélioration de 23.9% sur 1973.

Le tableau comparatif ci-dessous indique leur répartition.

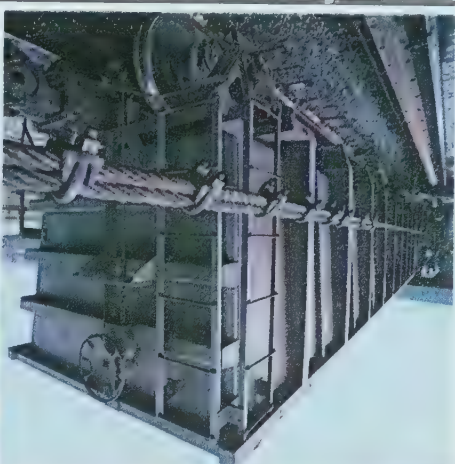
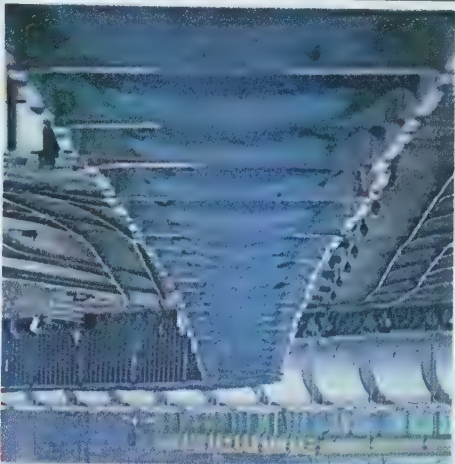
	1974	1973
Services marchandises	\$1,078.8	\$ 889.0
Messageries	104.3	84.7
Services intermodaux	90.0	67.7
Services voyageurs	78.6	55.4
Autres services	6.2	5.7
Subvention — Loi sur les chemins de fer	124.5	93.6
Total	\$1,482.4	\$1,196.1

Conseil d'administration

Direction

D. A. Anderson, C.R.	Toronto
C. A. Curtis, D. Ph., S.R.C.	Kingston (jusqu'au 16 janvier 1974)
Pierre Des Marais II	Montréal
Austin E. Hayes	Halifax
J. S. Hinds	Sudbury (depuis le 17 janvier 1974)
L. C. L. Jolivet	Vancouver (depuis le 17 janvier 1974)
W. C. Koerner, C.C., LL.D.	Vancouver (jusqu'au 16 janvier 1974)
C. Kroft	Winnipeg
N. J. MacMillan, C.C., C.R., LL.D.	Montréal (jusqu'au 10 avril 1974)
André Monast, C.R.	Québec
H. C. Pinder	Saskatoon
Ewart A. Pratt	Saint-Jean (T.-N.)
Yves Pratte, C.R.	Montréal
Pierre Taschereau, C.R.	Montréal (depuis le 11 avril 1974)
W. J. Vancise	Regina
P. Taschereau, C.R., Président	
R. A. Bandeen, D. Ph., Président-directeur général	
M. Archer, Vice-président senior, Toronto	
C. F. Armstrong, Vice-président, Région des Montagnes, Edmonton	
W. H. Bailey, Vice-président, Achats et magasins	
D. W. Blair, Vice-président, Région de l'Atlantique, Moncton	
C. T. Cameron, Vice-président, Personnel et relations syndicales	
G. C. Campbell, Vice-président, Marketing voyageurs	
J. L. Cann, Vice-président, Exploitation et entretien	
H. J. Clarke, Vice-président et Directeur général, Télécommunications, Toronto	
J. G. Cormier, Vice-président, Relations publiques	
W. R. Corner, Vice-président, Comptabilité	
E. J. Denyar, Vice-président, Finances	
J. M. Duncan, Vice-président, Conteneurs	
J. C. Gardiner, Vice-président	
J. Gratwick, Vice-président, Recherche et développement	
A. H. Hart, C.R., Vice-président senior, Vancouver	
K. E. Hunt, Vice-président, Région des Grands-Lacs, Toronto	
George Lach, Vice-président, Adjoint au Président du Conseil et Secrétaire général	
R. R. Latimer, Vice-président général, Marketing marchandises	
R. E. Lawless, Vice-président, Marketing	
J. W. G. Macdougall, O.B.E., C.R., Vice-président exécutif	
Y. H. Masse, Vice-président, Services de gestion	
W. D. Piggoth, Vice-président général	
J. H. Richer, Vice-président exécutif	
J. F. Roberts, Vice-président, Région du Saint-Laurent, Montréal	
J. H. Spicer, Vice-président général, Planning et administration	
S. D. H. Thomas, Contrôleur	
J. L. Toole, Vice-président, Administrateur délégué, Division des investissements du CN	
A. R. Williams, Vice-président, Région des Prairies, Winnipeg	

4	Conseil d'administration et Direction	1974	1973
5	Vue d'ensemble et résultats par secteur		
14	Commentaire	(en millions)	
15	Groupe des Chemins de fer Nationaux du Canada	\$1,913.4	\$1,566.7
16	Bilan consolidé		
18	Notes explicatives des états consolidés	1,726.0	1,400.8
20	Résultats consolidés		
21	Évolution de la situation financière	51.9	48.5
22	Situation financière des caisses fiduciaires	89.6	69.8
24	de retraite	37.7	21.3
	Rétrospective statistique des		
	25 dernières années		
Résultats			
	Recettes brutes		
	Recettes de l'exploitation		
	ferroviaire		
	Revenu net avant intérêts de		
	la dette		
	Intérêts de la dette, montant net		
	Déficit		
Traffic			
	Tonnes-milles commerciales —		
	wagons complets (en millions)	67,011	62,174
	Envois de messageries		
	(en milliers)	8,395	8,206
	Remorques rail-route	90,596	62,846
	Containers import-export	169,017	165,040
	Voyageurs-milles taxés	1,340.1	1,194.1
	(en millions)		
Personnel			
	Moyenne des effectifs	84,436	81,700
	Salaire annuel moyen	\$12,385	\$10,851
Immobilisations			
	Total des dépenses	\$ 280.1	\$ 194.5
	Valeur du matériel roulant		
	acquis selon la formule		
	du crédit-bail	\$ 101.9	\$ 111.6



des marchandises du train au navire. Les photos du bas illustrent l'arrivée d'un train-bloc de charbon à une gare terminale, son passage à travers des installations de déchargement, et son retour immédiat aux mines de charbon.

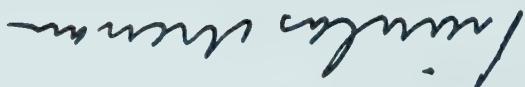
Dans l'avenir immédiat l'exportation des marchandises en vrac à partir des grands ports du Canada contribuera pour une part importante à l'augmentation des activités du CN. On peut voir sur la photo du haut le transbordement automatique

le 31 mars 1975

A l'honorable
Ministre des Transports
Ottawa

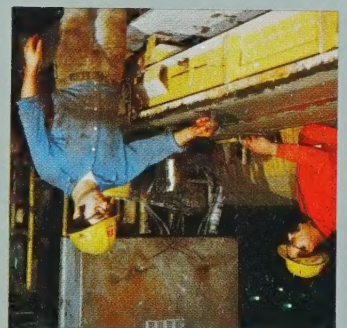
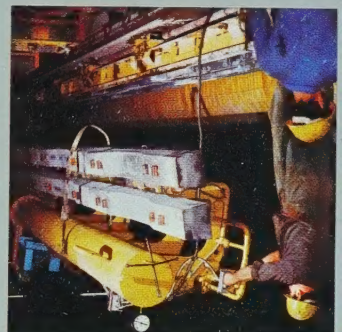
Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration a l'honneur de vous
présenter le rapport des Chemins de fer Nationaux
du Canada pour l'année 1974.

Le Président du conseil,



Pierre Taschereau, C.R.

Le CN prépare l'avenir. Prévoyant un accroissement du trafic au cours des prochaines années, le CN veille à ce que l'infrastructure ferroviaire soit à la hauteur de la tâche à accomplir. La photo qui figure au verso de la couverture et qui représente la pose de traverses en béton sur un nouveau tronçon de voie double, évoque les techniques d'avant-garde utilisées et donne une idée de l'importance des investissements à consentir. Les principales étapes de la fabrication des traverses par une entreprise canadienne sont illustrées ci-dessus: (en haut, de gauche à droite) le coulage du béton dans des coffrages contenant les fils de précontrainte en tension; la séparation des traverses par trépannage; (en bas) le décoffrage des traverses et le finissage des extrémités.









Rapport annuel